إنترناشيونال

إنترناشيونال

International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم

مجلة مختلفة لقارئ مختلف

INTERNATIONAL

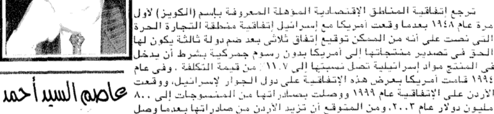
إنترناشيونال فبراير ٢٠٠٥ / ذو الحجة ١٤٢٥

International February 2005 / DhulHejjah 1425

م دار «الجمهورية» للصحافة

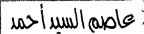
ولنا كلمة

بقلم مستشار التحرير



إتفاقية ثلاثية لتنشيط الصادرات المصرية





عاصم السيد أحمد

ترجع إتفاقية المناطق الإقتصادية المؤهلة المعروفة باسم (الكويز) لأول مرة عام ١٩٤٨ بعدما وقعت أمريكا مع إسرائيل إتفاقية منطقة التجارة الحرة التي نصت على أنه من الممكن توقيع إتفاق ثلاثي بعد ضم دولة ثالثة يكون لها الحق في تصدير منتجاتها إلى أمريكا بدون رسوم جمركية بشرط أن يدخل في المنتج مواد إسرائيلية تصل نسبتها إلى ١١.٧٪ من قيمة التكلفة. وفي عام ١٩٩٤ قامت أمريكا بعرض هذه الإتفاقية على دول الجوار لإسرائيل، ووقعت الاردن على الإتفاقية عام ١٩٩٩ ووصلت بصادراتها من المنسوجات إلى ٨٠٠ مليون دولار عام ٢٠٠٣، ومن المتوقع أن تزيد الأردن من صادراتها بعدما وصل عدد المناطق المؤهلة فيها إلى ٤ مناطق بها ١٤ مصنعاً.

وأخيراً وقعت حكومات مصر وأمريكا وإسرائيل على الإتفاقية، وتضاربت آراء وإقتراحات المستثمرين وخبراء الإقتصاد المصريين حول هذه الإتفاقية وإنحصرت مخاوفهم في إمكانية إحتكار إسرائيل توريد نسبة ١١,٧٪ من مدخلات السلع المصرية مما يعطيها القوة لزيادة أسعار هذه التوريدات، وإستخدامها هذه الإتفاقية كوسيلة للضغط لتحقيق أهدافها السياسية في المنطقة، ولكن كان بجانب ذلك التفاؤل التي تحدد في النقاط الآتية.

* زيادة التصدير لسوق أمريكا الكبير وبالتالي زيادة الإستثمارات في مصر بجانب فرص العمل.
* تمتع السلع المصرية بإعفاء جمركي في السوق الأمريكية .
* جذب إستثمارات جديدة لمصر بهدف إقامة مشروعات للإستفادة من فرصة المنافسة التي تحققها إتفاقية (الكويز).
* يمتاز بروتوكول الإتفاقية بأنه من طرف واحد وينفذ فوراً بدون مقدمات.

وقد أكد هذا التفاؤل الدكتور يوسف بطرس غالي حيث صرح بأن إتفاقية (الكويز) ماهي إلا بروتوكول تنفيذي، وإتفاق لإنتاج سلع ومنتجات بها مكون إسرائيلي تدخل السوق الأمريكي بدون حد أقصى أو أي رسوم جمركية، وحذر الوزير من الخسائر التي سيتكبدها الإقتصاد المصري القومي في حالة عدم تنفيذ هذه الإتفاقية، والتي قد تصل إلى ٤٧٠ مليون دولار بجانب إفتقاد ٢٠٠ ألف عامل وظائفهم في قطاع الغزل والنسيج، وإنه على العكس ففي حالة العمل في إطار المناطق المؤهلة يمكن توفير أكثر من ٢٠٠ ألف فرصة عمل جديدة خلال أقل من عامين . وبالنسبة لإحتكار إسرائيل للمكونات فقد أكد الوزير على أنها مكونات موجودة ومتوافرة في كل بلاد العالم.

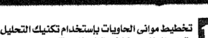
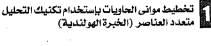
وأكد المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة الخارجية والصناعة بأن بروتوكول (الكويز) التي وقعت عليه مصر لا يتضمن بنوداً سرية ، ولا أية إلتزامات على مصر تجاه إسرائيل، ولا يفرض أية أعباء على ميزانية الدولة بل على العكس فإنه يعمل على زيادة الإستثمارات الخارجية والداخلية في المرحلة المقبلة، وبالتالي زيادة الصادرات وتحقيق الإندماج في السوق العالمية، كما أن مصر ستتمكن من تجاوز الخطر المتوقع من إلغاء نظام الحصص المعمول به حالياً والذي إنتهى مع بداية العام الجاري، وقد جاء توقيع هذا البروتوكول لزيادة الصادرات والمحافظة على ٢٣١ مصنعاً يعمل به ١٦١٩٦٣ عامل ، بل وزيادة حجم العمالة بإضافة حوالي ٢٥٠ ألف فرصة عمل جديدة خلال الفترة المقبلة، ويصل عدد المناطق الإقتصادية المؤهلة حالياً إلى ٧ مناطق في القاهرة والإسكندرية والقنال، ومن المتوقع خلال الأشهر القادمة إضافة عروض المناطق بناء على الإتفاق مع الجانب الأمريكي، وأشار الوزير إلى أن هذا الإتفاق يعتبر خطوة للوصول إلى إتفاقية تجارة حرة شاملة مع الولايات المتحدة الأمريكية بعد تحقيق التنسيق بين مصر وأمريكا في عدة أمور منها الجمارك والخدمات والبنوك.

وقد كان لوزارة النقل برئاسة الدكتور عصام شرف دور لتفعيل إتفاقية (الكويز) حيث تم إتخاذ كافة الإجراءات بخصوص الموانئ البحرية والجافة وتطويرها ودعم الخدمات والمرافق، والتنسيق مع الأجهزة المعنية من أمن الموانئ والجمارك والحجر الصحي والزراعي والبيطري والرقابة على الصادرات والواردات.

إننا نتمنى أن تكون إتفاقية (الكويز) بادرة خير وعاملاً أساسياً لجذب الإستثمارات العالمية الضخمة ومعها التكنولوجيا الحديثة، وبالتالي زيادة حجم وقيمة الصادرات المصرية وإنتعاش الإقتصاد المصري. كما أنه من الممكن عن طريق هذه الإتفاقية إحياء ودعم عملية السلام بين الفلسطينيين والإسرائيليين.



اقرأ في هذا العدد

10 تخطيط موانى الحاويات بإستخدام تكنيك التحليل متعدد العناصر (الخبرة الهولندية)

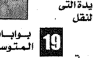
دوريات إهداء



15 16 حصاد عام مضى



18 التحديات الجديدة التى تواجه صناعة النقل البحرى



19 بوابات البحر المتوسط الثلاثة

25 اللواء / عواد المعايطة مدير عام مؤسسة الموانئ الأردنية/ العقبة لإنترناشيونال

43 خريطة طريق لإصلاح الجمارك

إنترناشيونال
International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International
Economic Magazine
غفران للنشر ذات مسئولية محدودة
Ghofran Publishing Limted
Registration No. 04874965
Camden Road .Camden Town
London NW1

مستشار التحرير
عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير
إبراهيم عوض

المستشار القانوني
المستشار محمد محمود بدر
المحامى بالنقض

مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون
جمهورية مصر العربية

القاهرة Tel. +2- 0122586455
اسكندرية Telefax.+2-03-4275117
E-Mail : assem355@hotmail.com
سي جول تليفون : +2-03-5745850

السويس
* ربان/أحمد بدوى
محمول: 0123184320 - (+2)
* عبد الرحيم مصطفى
محمول: 0124614924- (+2)

الإسماعيلية
* محمد حسين صالح
تليفون: (346081)-(064)-(+2)
E-mail: Fagr1@ hotmail. com.

سوريا
* ربان ابراهيم سليم دير عطانى
تليفون وفاكس
(711999) - (43) - (+963)

السعودية - جدة
تليفون: (6369985)-(2)-(+966)
فاكس: (6369459)-(2)-(+966)

كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 -1+

توزع في جميع انحاء العالم

HOLDING COMPANY FOR MARITIME & LAND TRANSPORT

PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO





Preface:-

According to our development plan, the following objectives have been carried out :-

Completion of dreding works to receive vessels of 5 th generation.

-Achieving handling volume 569000 TEU.

-Handling rates 25 Box /Hour per crane

-Additional new yard area of 110000 m^2 to increase the total storage area to be 435.000 m^2.

- Adding the 7^{th} gantry crane "Super Post Panamax" in September 2003

Facts at a glance:-

- Container yard	435.000 m^2
- Terminal annual capacity	700.000 TEU
- LCL store	6000 m^2
Capable of stoing contents of	250 TEU
- Reefer Receptacles	360 Unit
- Maintenance shop	600 TEU/ Month
- Rail Facility	1 Terminal

INLAND TERMINAL:

-Was established in Nov. 14 Th 1996 on an area of 50000 m^2 at 10 th of Ramadan, one of the biggest industrial cities in Egypt.

- Using highly advanced equipment.
- Terminal capacity 600 TEU general cargo/ cars
- LCL store area 2000 m^2



COMPUTER SYSTEM:-

- Using most advanced techniques to receive & send ship's data under EDI system and exchanging Baplie, Movins, Codeco and Coarri filles.
- RDT (Radio Data Terminal) is being used to control terminal operation on-line.

CARGO HANDLING:-

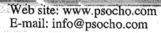
- Stroage capacity for Bulk storage capacity 55000 Tons.
- Handling rate 8000 Tons/day
- Two floating stevedoring units with discharging rate 260 T/H each.
- Developing the storage capacity to reach 80000 tons by adding a new seeds silo with capacity 30000 Ton.

EQUIPMENT:-

- Three 41 Tons ship to shore Gantry Cranes.
- Three 40 Tons Post Panamax Gantry Cranes, 44.5m out-reach length capable of handling 16 rows.
- One 60 Tons(Super Post-Panamax) Gantry Crane with 50m out-reach length capable of handling 18 rows.
- Two 80&100 Tons Mobile Harbor Cranes.
- Six Rubber Tyred Gantry Cranes (RTG).
- Twenty-Seven Reach Stackers.
- Forty-Seven Tractors & Semi-Trailers.

SCOPE 2002 /2003

- Six full reach stackers.
- Eight tractors & semi-trailers.
- two yard cranes transtaine (R.T.G).

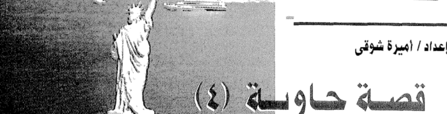


Web site: www.psocho.com
E-mail: info@psocho.com

P.O.Box: 1239 PORT SAID, EGYPT

Tel : 002 066 237151 / 002 066 235662
Fax: 002 066 339347 / 002 066 220419





New York is a huge complex of terminals

قصة حاوية (٤)

إعداد / أميرة شوقى

The New York port complex handles more than a 100 million tones a year of cargo

The New York port complex handles more than a 100 million tones a year of cargo

بعد رحلتنا فى ميناء روتردام إلى اين تعتقدين يا TEXU40'DC نحن متجهين؟

أنـظـرى يـا GETU20'DC إنـه تمثال الحرية نحن فى الولايات المتحدة الأمريكية متجهين إلى ميناء نيويورك.

ماذا تعرفين يا TEXU40'DC عن ميناء نيويورك فقد حدثتين با'نك تم تداولك بها فى عام ٢٠٠٢؟

هيئة ميناء نيويورك تم إنشائها فى ٣٠ إبريل ١٩٢١ وقد كانت تغطى الأعمال الخاصة بالولايتان نيويورك ونيوچيرسى وقد تم تغيير إسم الهيئة ليصبح هيئة ميناء نيويورك ونيوچيرسى عام ١٩٧٢ .

وهي تعتمد على التمويل الذاتى ولا تعتمد على أى تمويل من الضرائب أو الوكالات العامة وأيضاً تساهم فى النمو الإقتصادى للولايتان حيث تم تعيين أكثر من ٤٠٠ عامل نتيجة زيادة معدلات التداول بها ونتج عن هذه الزيادة زيادة فى الأنشطة المتعلقة بها كالنقل والتخزين وشركات التأمين والبنوك والإستيراد والتصدير.

وهل تطور عن عام ٢٠٠٢؟

طبقاً للإحصائيات العالمية لعام ٢٠٠٣ أنه تم نمو حجم تداول الحاويات بنسبة ٨٪ ونمو قيمة البضائع المتداولة بنسبة ١٢٪ تقريباً ، ففى عام ٢٠٠٣ تم تداول أكثر من ٧٨ مليون طن وهى تتضمن جميع أنواع البضائع إبتداءً بمنتجات البترول حتى الخضر والفاكهة.

فقد عملت الميناء على تعميق قنواتها وتوسيع الساحات وتوسيع مدى خطوط السكة الحديدية وزيادة إستخدام الصنادل بإعتبارها بديل لعربات النقل لتوزيع البضائع يحسن الأداء ويقلل تكلفة إنشاء وإصلاح الطرق السريعة حيث تم زيادة معدل إستخدام السكة الحديد بنسبة ١,١٪ عن عام ٢٠٠٢ حيث بلغت ٢٣٢٨٦٧ حركة في عام ٢٠٠٣.

وماذا عن معدلات البترول؟

* تم تداول ٤.٦٧٨١٢ حاوية مكافئة فارغة خلال عام ٢٠٠٣ وذلك بزيادة قدرها ٨,٥٪ عن عام ٢٠٠٢ حيث تم تداول ٣٧٤٩.١٤ حاوية مكافئة وتم تداول ٢٨١٨٥٥٧ حاوية مكافئة مملوءة وذلك بزيادة قدرها ٩,٧٪ عن عام ٢٠٠٢ حيث تم تداول ٢٦١١٣٨٦ حاوية مكافئة.

* أما بالنسبة لتداول البضائع فقد تم تداول ٢٣٥٣٨٩٢١ متر طن بضائع عامة وذلك بزيادة قدرها ٨,٨٪ مقارنةً بعام ٢٠٠٢ حيث تم تداول ٢١٦٣٣٢٧٦ متر طن وكان نصيب البضائع الواردة ١٦٩٢٦١٥٩ متر طن بزيادة ٨,٦٪ عن عام ٢٠٠٢ ١٥٥٨٧٥٦٧ وبالنسبة للصادرات تم إرتفاعها بنسبة ٩,٤٪ عن عام ٢٠٠٢ من ٦.٤٥٧.٩ متر طن إلى ٦٦١٢٧٦٧ متر طن عام ,٢٠٠٣

* وقد تم إرتفاع تداول البضائع الصب بنسبة ١٣.٣٪ عن عام ٢٠٠٣ حيث تم تداول ٥٤٨٢٦٦١٥ متر طن.

* وكان إجمالى حجم البضائع المتداولة ٧٨٤٦٥٥٤١ متر طن بإرتفاع ١١.٩٪ عن عام ٢٠٠٢ وكانت قيمة هذه البضائع ١٠٠٣٦ بليون دولار بزيادة قدرها ١١,٧٪ عن عام ,٢٠٠٢

* وتعتبر هيئة ميناء نيويورك ونيوچيرسى رقم (١) لإستخدام العربات والمعدات فى تداول بضائعها حيث يوجد ٦٢٥٧٩٤ وحدة نقل من مختلف الأنواع كالمقطورات وعربات النقل وغيرها وذلك فى عام ٢٠٠٣ بزيادة ٥,٩٪ عن عام ٢٠٠٢

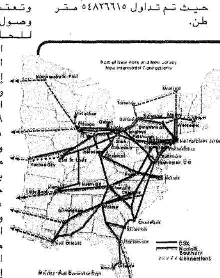
* وتم إرتفاع معدلات عبور السفن بميناء نيويورك ونيوچيرسى من ٤٩٥٥ سفينة إلى ٥٢٨٠ سفينة فى عام ٢٠٠٣ بزيادة ٦,٥٪ ولكن الرسم البيانى يوضح تطور الميناء عبر السنين.

ومن هم أهم عملائها؟

تعتبر الصين من أهم عملاء هيئة ميناء نيويورك ونيوچيرسى حيث يعتبر حجم التبادل التجارى مع الصين ٢٧,٩٪ وتعتبر آسيا من أكبر ميناء وصول أو قيام من نيويورك للحاويات بنسبة ٤١٪ من البضائع المتداولة داخل الميناء وتأتى بعدها إيطاليا وألمانيا والهند والبرازيل. وقد نما معدل التجارة مع روسيا بنسبة ٤٩,٨٪ ومع تركيا بنسبة ٣١٪.

ويوجد أكثر من طريق مائى يربط آسيا بنيويورك ونيوچيرسى حيث يوجد ١٩ طريق ١٣ منها عن طريق قناة بنما و٦ فقط عن طريق قناة السويس ويتم تداول ١,٨ مليون حاوية مكافئة عبر الطرق المائية من آسيا إلى نيويورك ونيوچيرسى فى عام ٢٠٠٣ .

تعد هيئة ميناء نيويورك ونيوچيرسى البوابة لباقى الولايات المتحدة الأمريكية كما هو موضح في الخريطة.



New York is the gateway to the eastern United States

هل يوجد عدة ساحات لإستيعاب هذا الحجم من التداول؟

يندرج تحت هيئة ميناء نيويورك ونيوچيرسى عدد من الساحات والموانى الفرعية كما فى الرسم الموانى التالية:

PA Auto marine (NJ), Brooklyn Piers & Red Hook container terminal
(NY), Howland Hook marine terminal (NY)
New ark, Elizabeth (NJ)

بالإضافة إلى بعض الساحات الخاصة وتعتبر ميناء نيويورك واحدة من أكثر الموانى مرونة وتنوع لإستقبال البضائع المختلفة حيث تمتاز بعمق مياهها أما ميناء اليزبس فتعتبر عاصمة سفن الحاويات حيث يوجد بها ٣ ساحات معدة لإستقبال سفن الحاويات حيث يوجد (١) مليون متر مربع لتخزين الحاويات.

يوجد بهيئة ميناء نيويورك ونيوچيرسى ٤٨ ونش حاويات ويوجد بالميناء عدد كبير من وكلاء الشحن وشركات التمويل وخدمات الميناء وتقدم الهيئة جميع الخدمات اللوجستية إبتداءً بتخطيط الإنتاج والتغليف والنقل والشحن لمساعدة المصدرين وتعد نسبة تداول الحاويات بالهيئة ١٣,٤٪ من باقى الموانى الأمريكية.

لقد إمتعتينى بكل هذه المعلومات عن الميناء فهيا بنا نستعد للرحلة القادمة فانتظرونا.

★★★

أجندة إنترناشيونال

* تنظم الغرفة الألمانية العربية للصناعة والتجارة بالقاهرة بالتعاون مع وزارة الإتصالات المنتدى الإقتصادى الأول في الفترة من ١ إلى ٤ فبراير الجارى، ويشارك فى هذا المنتدى وزراء البترول والصناعة والسياحة حيث تتم مناقشة فرص ومناخ الإستثمار فى مصر، وتطبيقات تكنولوچيا المعلومات فى قطاعات الصناعة والغاز والبترول والخدمات المالية.
* قررت هيئة قناة السويس إعتباراً من أول فبراير الجارى زيادة رسوم العبور بنسبة ٣٪ على جميع أنواع السفن والناقلات العابرة بالقناة، ورفع الحد الأدنى لرسوم العبور الشاملة التى تتكامل مع خط السوميد من ٩٠ ألف دولار إلى ١٣٠ ألف دولار في المرحلة الواحدة.
* يعقد في القاهرة يومي ٨، ٩ فبراير الجارى مؤتمر أمن وسلامة الطرق بالتعاون مع وزارة الداخلية وجمعية سلامة الطرق، وتحت رعاية السيدة سوزان مبارك، ويشارك في المؤتمر خبراء عالميين من أوروبا وكندا والولايات المتحدة، حيث سيتم بحث سبل الحد من إرتفاع حوادث الطرق والخسائر المادية الناجمة عنها، وكيفية تطبيق قواعد وقوانين المرور، وتنظيم برامج نوعية بآداب المرور.
* تنظم المجموعة المصرية للتسويق معرض "هوست شارم" الذى يقام بقاعة "إيجيبت هول" بفندق سافوى شرم الشيخ فى الفترة من ١٠ إلى ١٣ فبراير الجارى، ويشارك فى المعرض كبرى شركات توريدات الفنادق.
* **قررت لجنة المسابقات بإتحاد كرة القدم المصرى إقامة مباراة الأهلى والزمالك يوم ١٢ فبراير الجارى على استاد الكلية الحربية.**
* **تقرر عقد إجتماع وزراء الموارد المائية والرى لدول حوض النيل فى النصف الأول من فبراير الجارى، وذلك فى الندوة الدولية والإقليمية التى تنظمها مكتبة الإسكندرية، وذلك لتأكيد أواصر التعاون، ونجاح الروابط المشتركة الجديدة.**
* يرفع المجلس القومي لحقوق الإنسان في النصف الأول من شهر فبراير الجارى تقريره السنوى وخطط عمل لجانه خلال العام الجديد إلى الرئيس حسنى مبارك ومؤسسات الدولة التشريعية والقيادية، كما سيتم نشر هذا التقرير على نطاق واسع للرأى العام المحلي والدولى.
* **يعقد خلال شهر فبراير الجارى أول إجتماع للجنة السداسية التى تم تشكيلها فى إعلان الإسكندرية الصادر عن المؤتمر الأول لإتحادات الغرف التجارية الأفريقية وذلك لوضع النظام الأساسى للوائح المالية والإدارية.**
* تصدر الولايات المتحدة الأمريكية واليابان فى شهر فبراير الجارى بيان أمنى ثنائى جديد لتعزيز التعاون بينهما، وكيفية تعامل الدولتان مع التهديدات الجديدة كالإرهاب وكوريا الشمالية والتوتر بين الصين وتايوان.
* أعلنت المتحدثة بإسم المستشارية الألمانية أن الرئيس **چورچ بوش** سيزور ألمانيا يوم ٢٣ فبراير الجارى للإلتقاء بالمستشار **جيرهارد شرودر**.
* **تقيم المنطقة الروتارية ٢٤٥٠ يوم ٢٤ فبراير الجارى إحتفالاً بفندق ماريوت القطامية تحت رعاية السيدة سوزان مبارك الرئيسة الشرفية لأندية الروتارى، وذلك بمناسبة مرور ١٠٠ عام على إنشاء الروتارى الذى يعد أبرز مؤسسة غير حكومية تقوم بخدمة مجتمعاتها فى العالم.**

حركة الموانى المصرية خلال شهر نوفمبر ٢٠٠٤

بيان الواردات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	٣٣٠,٠	٣٨١,٤	٥٧,٢	٠,٠	٢٢٨,٣	٢٢,٥	٠,٣	٦,٤	٧٣,٤	١٠٩٩,٥
صب جاف	٩١,٥	٦٣٨,٧	٦٣,٠	٠,٠	٤٣٧,٥	١٢١,٦	١١٦,٤	٠,٠	٠,٠	١٤٦٨,٧
أتربة وخامات	٧٦,٥	٥٢٦,٠	١٧,٤	٠,٠	٠,٠	٢,٥	٦٢,١	٠,٥	٠,٠	٦٨٥,٠
ذات طبيعة خاصة	١٠٣,٨	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٢٢,٢	٥٢,٢	٠,٠	٠,٣	٠,٠	١٧٨,٤
أسمدة وأملاح	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٢,٨	٠,٠	٠,٥	٠,٠	٣,٣
صب سائل	١٣٠,٦	٣,٥	٠,٠	٠,٠	٢٣,٢	١٤٠,٣	١,٤	٠,٠	٠,٠	٢٩٩,١
إجمالى	٧٣٢,٤	١٥٤٩,٦	١٣٧,٦	٠,٠	٧١١,١	٣٤١,٩	١٨٠,٣	٧,٧	٧٣,٤	٣٧٢٣,٩
ترانزيت	٧,٣	١١,٣	٢٥٠,٨	٠,٠	٣٢٩,٢	٥,٤	٠,٠	٠,٠	٣٨,٩	٦٤٢,٨
الإجمالى العام	٧٣٩,٧	١٥٦٠,٩	٣٨٨,٤	٠,٠	١٠٤٠,٣	٣٤٧,٣	١٨٠,٣	٧,٧	١١٢,٢	٤٣٧٦,٧
وزن الحاوية فارغة (برسم الوارد)	٥٦,٧		٨,٧	٠,٠	٨,٢	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٧٣,٧
وزن الحاوية فارغ (برسم الترانزيت)	٠,٠		٥٨,٥	٠,٠	٧٥,٦	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٣٤,١
الإجمالى العام	٢٣٥٧,٣		٤٥٥,٦	٠,٠	١١٢٤,٢	٣٤٧,٣	١٨٠,٣	٧,٧	١١٢,٢	٤٥٨٤,٥

★ كميات البضائع تشمل البضائع المحواة والغير محواة

★ الكميات لا تشتمل على وزن الحاوية الفارغة

بيان الصادرات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	٢٦٩,٨	٨١,٨	٥٥,١	٠,٠	٧٤,٠	٥٥,٩	٣,٠	٩,٩	٩١,٥	٥٤٩,٥
حاصلات زراعية	١٥,٥	٠,٠	١,٠	٠,٠	٦,١	١٥,٣	٠,٠	١٤,١	٠,٠	٥٢,٠
صب جاف	٢,٣	٧,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٩,٣
أتربة وخامات	٣٢,٩	٣٥٢,٩	٠,٠	٨٢,٠	١٩٣,٠	٧١,٩	١٥١,٤	٠,٦	٩١,١	٩٧٥,٧
ذات طبيعة خاصة	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٧	٠,٠	٠,٠	١,٤	٠,٠	٢,٠
أسمدة وأملاح	١٨,٣	٥٢,٥	٢٠,٤	٩,٥	٤٢,٣	١٣,٦	٠,٠	٠,٣	٠,٠	١٥٦,٨
صب سائل	٢٣١,٦	٢٦٦,٥	٠,٠	٠,٠	١٠,٩	٠,٠	٠,٠	٠,٤	٠,٠	٥٠٩,٣
إجمالى	٥٧٠,٤	٧٦٠,٧	٧٦,٥	٩١,٥	٣٢٦,٨	١٥٦,٧	١٥٤,٥	٢٦,٦	١٨٢,٥	٢٢٥٤,٦
ترانزيت	٤,٨	٦,١	٢٥٨,١	٠,٠	٣٥٢,٥	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٦٢١,٥
الإجمالى العام	٥٧٥,٢	٧٦٦,٨	٣٣٤,٦	٩١,٥	٦٧٩,٣	١٥٦,٧	١٥٤,٥	٢٦,٦	١٨٢,٥	٢٨٧٦,١
وزن الحاوية فارغة (برسم الوارد)	٤٣,٥		١٢,٨	٠,٠	١٥,٧	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٧٢,٠
وزن الحاوية فارغ (برسم الترانزيت)	٠,٠	٠,٠	٥٣,٥	٠,٠	٨٠,٨	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٣٤,٤
تموين سفن	٠,٠	٠,٠	٢٩,٤	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٢٩,٤
الإجمالى العام	١٣٨٥,٥		٤٣٠,٣	٩١,٥	٧٧٥,٨	١٥٦,٧	١٥٤,٥	٢٦,٦	١٨٢,٥	٣١١١,٩

★ كميات البضائع تشمل البضائع المحواة والغير محواة

★ الكميات لا تشتمل على وزن الحاوية الفارغة

عدد السفن الواردة

البيان	إسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١٣٩	٤١	١٢٨	٠	١٤٥	٢٢	٢	٠	٢٧	٥٠٤
صب جاف	٥	١٤	١	٠	٩	٢	٢	٠	٠	٣٣
أتربة وخامات	٢	١٦	٤	٢٣	١٥	٧	١٣	٠	٥	٨٥
ذات طبيعة خاصة	٢٦	٠	٠	٠	١٢	١٦	٠	٠	٠	٥٤
أسمدة وأملاح	٠	٠	٧	٢	٧	٤	٠	٠	٠	٢٠
صب سائل	٢٣	١٤	٠	٠	٥	٢٣	١	٠	٠	٦٦
مولاس	٠	٠	٠	٠	٣	١	٠	٠	٠	٤
إجمالى	١٩٥	٨٥	١٤٠	٢٥	١٩٦	٧٥	١٨	٠	٣٢	٧٦٦
ركاب	١٨	٠	١٧	٠	٠	٣٩	٨٣	١٢٠	٠	٢٧٧
أخرى	١٢	٠	٦٥	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٧٧
إجمالى عام	٢٢٥	٨٥	٢٢٢	٢٥	١٩٦	١١٤	١٠١	١٢٠	٣٢	١١٢٠

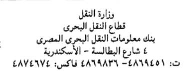
بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢٠ قدم

الميناء	برسم البلد			الترانزيت			إجمالى عام
	وارد	صادر	جملة	وارد	صادر	جملة	
الإسكندرية والدخيلة	٢٥٧٦٩	١٩٧٨٦	٤٥٥٥٥	١٤٠٥	٨٢٣	٢٢٢٨	٤٧٧٨٣
بورسعيد	٤٣٧٣	٦٣٨٧	١٠٧٦٠	٢٩٢٤١	٢٦٧٥٧	٥٥٩٩٨	٦٦٧٥٨
دمياط	٣٧٤٧	٧١٥١	١٠٨٩٨	٣٤٣٨٦	٣٦٧٤٩	٧١١٣٥	٨٢٠٣٣
السويس والأدبية	١١٣	٨١	١٩٤	٠	٠	٠	١٩٤
السخنة	٦٦٥٧	١٠٧١٤	١٧٣٧١	٤٠٨٨	٠	٤٠٨٨	٢١٤٥٩
إجمالى عام	٤٠٦٥٩	٤٤١١٩	٨٤٧٧٨	٦٩١٢٠	٦٤٣٢٩	١٢٩٣٦١	٢١٨٢٢٧

بيان بحركة الركاب (قادمون ـ مغادرون) المترددة على الموانى

البيان		الإسكندرية والدخيلة	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الإجمالى
عدد الركاب	قادمون	١٣٢١٨	١١٠٧٦	٧٥٦٠٦	١١٠٠٣٥	٩٥٠٣١	١١١٠٤	٤٨٧١	٣٢٠٩٤١
	مغادرون	١٣٢٠٥	١١٢٥٥	٢٠٨٨٩	٤٤٧١٥	٣٣٢١٩	١١٢٦٤	٤٠١٨	١٣٨٥٦٥
	الإجمالى	٢٦٤٢٣	٢٢٣٣١	٩٦٤٩٥	١٥٤٧٥٠	١٢٨٢٥٠	٢٢٣٦٨	٨٨٨٩	٤٥٩٥٠٦



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤



طريق الربط بين مصر والسودان

أصدر الرئيس السودانى عمر حسن البشير توجيهاته إلى وزارة الطرق والجسور السودانية للعمل على تكملة طريق بورسودان – جانيت الذى يربط السودان ومصر، ويبلغ طول هذا الطريق ٢٨ كيلو متر، ويتكلف إنشاؤه ٨٠ مليون دولار على مدى عامين.

البشير

إستضافة مصر للأوليمبياد الدولى

طلبت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى إستضافة مصر للأوليمبياد الدولى للمعلوماتية بمقر الأكاديمية بأبى قير عام ٢٠٠٨ ، وقد وافقت اللجنة المنظمة لهذه الأوليمبياد على هذا الطلب لتكون مصر أول دولة فى الشرق الأوسط يتم إختيارها لإستضافة هذه الأوليمبياد بعدما كان ذلك مقصوراً على دول أوروبا والأمريكتين، وتتسابق عليه ٨٠ دولة من مختلف العالم لإستضافة هذه الأوليمبياد.

منطقة التجارة بين مصر وتركيا

صرح كونور كابالا نائب وزير التجارة التركية بأن الجولة الخامسة من مفاوضات إقامة منطقة التجارة بين مصر وتركيا ستعقد بالقاهرة أوائل العام الجارى حيث سيتم الإنتهاء من جميع ملفات التفاوض القائمة حالياً ، وبخاصة الرسوم الجمركية على السلع المتبادلة ، وأشار كابالا إلى أن تركيا ستقيم خمس معارض فى مصر خلال العام الجارى.

مجالس تنافسية عربية

أقرت الجمعية العامة لمجلس الأعمال العربى عدة مبادرات لزيادة القدرة التنافسية للأسواق العربية ، وجذب رؤوس الأموال العالمية لتوليد فرص عمل جديدة ، ومن أهم هذه المبادرات تأسيس مجالس تنافسية وطنية فى كل الدول العربية تضم رجال الأعمال ومراكز الدراسات وممثلى الجمعيات الأهلية لتقوم بإعداد المبادرات لتحسين معدلات التنافسية فى الأسواق العربية بالتعاون مع جهود الحكومات ، وتدقيق البيانات والمعلومات لتصبح على مستوى البيانات الصادرة عن منظمة التعاون الإقتصادى والتنمية (OECD).

ربط عمان بالزرقا الأردنية

صرح المهندس الأمير عبد المنعم رئيس الشركة المصرية لإستثمارات السكك الحديدية بأنه تم إختيار مصر ضمن ٧ دول أخرى موهلة لإنشاء خط السكك الحديدية الذى يربط بين عمان ومدينة الزرقا الأردنية بطول ٢٦ كيلو متر وتكلفة ١٠٠ مليون دولار بنظام (BOT)

دكتور ربان/ أحمد حنفى الاستاذ بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى

العنصر البشرى وإدارة السلامة على متن السفن

الجزء الأول

كيف تتعرف على المخاطر وتتفاداها، وتقيم الأداء التشغيلى وترفع الكفاءة

العنصر البشرى:

عند إعتبار الموضوع الخاص بالعنصر البشرى، أوعند مناقشة العنصر البشرى فيما يرتبط بالسلامة وحماية البيئة فإن الإنسان لا يستطيع ان يقصر فى امر هذا الموضوع.

دعنا نحاول، ونضع الملاحظات عن المخاطر فى بعض هذه الأمور. نجد ان لدينا نفس المظاهر المعاد ترتيبها لإستخلاص العوامل التى تدخل فى معادلة العنصر البشرى، وسوف تبين هذه العوامل اننا نستطيع فقط التشغيل بكفاءة إذا كانت هناك عوامل رئيسية معينة فى وضعها الصحيح وفى حالة جيدة.

بالنظر إلى هذه العوامل نجد أن سلوكياتنا تتأثر بواسطة ما يلى:

١- القدرة.
٢- الناحية الإجتماعية.
٣- الناحية التشريعية.
٤- حالة السفينة.
٥- الحالة الصحية.
٦- المستوى الثقافى.

وبتحليل هذه العوامل، يصل الإنسان إلى الإدراك والواقعية حيث عندما تحدث الحوادث فى البحر، ويلام عليها العنصر البشرى، فالقابل للتصديق عندئذ، هو أنه فى الحقيقة يوجد عدد من العوامل المساهمة تجاه الحادث. إستبعد واحدة من المتطلبات الخاصة بالعمليات القويمة الموضحة هنا، ودع واحدة أخرى منها تتخذ خطوة محتومة تجاه الأمور الخاطئة، قم بتوحيد عدد من العوامل وافترض أنهم ليسوا فى المكان الصحيح، تجد أن خطر الخطأ البشرى يتزايد فى الحال. الحوادث لا تقع بسبب إرتكاب خطأ من قبل شخص واحد. بل الحوادث تحدث بسبب إتحاد عدد من العوامل ترغم السفينة على الدخول فى المصاعب سواء مع ملاحظتها أو مع بضاعتها أو وضع الأفراد فى خطر.

معاهدة سلامة الارواح فى البحار (سولاس SOLAS) ومعاهدة مستويات التدريب والشهادات وأعمال مناوبة العاملين فى البحر وكودها (STCW).

قامت المنظمة البحرية الدولية (IMO) بتقديم «كود الإدارة الدولية للعمليات الآمنة على السفن ومنع التلوث»، كإحدى متطلبات معاهدة (سولاس)، بالإضافة إلى أن لدينا معاهدة مستويات التدريب والشهادات وأعمال مناوبة العاملين فى البحر المعدلة (١٩٩٥) وكودها والذى يوضح الحد الأدنى لمستويات التأهيل.

هذه الأيام المبكرة والقليل من السنوات المقبلة التى يجب أن تمر حتى نستطيع الحكم الحقيقى على كفاءة وفعالية هذه التشريعات المنفذة حديثاً.

وما من شك فى أنه سوف يتم جمع الكثير من المعلومات بواسطة نوادى الحماية والتعويض (P & I Clubs) وسماسرة البدن والماكينات (H + M Brokers) فى شكل إحصائيات وتكاليف تأمينية. الدليل على جودة حلوى البودنج هو طعمها عند تناولها!! وكذا التنفيذ الناجح لشركة الإشراف على تنفيذ كود إدارة السلامة الدولى، والذى يجب أن يترجم على المدى الطويل إلى سجل مطالب محسَّنة يصاحبها أقساط تأمينية مخفضة.

قرار الجمعية التشريعية للمنظمة البحرية الدولية رقم أ - ٨٥٠ فقرة رقم (٢٠) رؤية العنصر البشرى، والأسس، والأهداف.

(انظر الملحق)

(الملحق):

القرار رقم أ - ٨٥٠ الفقرة رقم (٢٠) رؤية العنصر البشرى والأسس والأهداف.

الرؤية:

من أجل أهمية تعزيز السلامة البحرية والجودة الخاصة بالبيئة البحرية عن طريق توجيه أمور العنصر البشرى لتحسين الأداء.

الأسس:

أ- العنصر البشرى هو أمر متعدد الأبعاد ومعقد وهو الذى يؤثر على السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية. وهو يشتمل على النطاق الكلى للأنشطة التى يؤديها الطاقم على السفينة، والهيئات التنظيمية للإدارة التى على الشاطئ، والمنظمات المعروفة، وأحواض السفن، والمقننين والمشرعين، والأطراف الوثيقة الصلة الأخرى. وجميعهم فى حاجة إلى توجيه العنصر البشرى بفعالية.

ب- المنظمة، عند تطوير التعليمات، يجب أن تكرم العاملين فى البحر عن طريق البحث وإحترام آراء أولئك الذين يعملون فى البحر.

جـ- يتطلب التصرف العلاجى الفعال الذى يعقب الكوارث فهم راسخ لمشاركة العنصر البشرى فى سببية الحوادث. وهذه يمكن إكتسابها عن طريق التحقيق الكلى والتحليل التصنيفى للكوارث لتحديد العوامل الإسهامية وسلسلة الأحداث على مدار الطارئة.

د- فى عملية تطوير التعليمات يجب التعرف على أن الإجراءات الوقائية الصحيحة لابد أن تكون فى مكانها الصحيح للتأكيد على أن «خطأ الفرد الواحد» سوف لن يتسبب فى حادثة من خلال تطبيق هذه التعليمات.

هـ- التعليمات والقواعد الموجهة للعاملين فى البحر مباشرة يجب أن تكون بسيطة، وواضحة، وشمولية.

و- أداء الطاقم هو العمل الذى فى إطار إمكانيات الفرد، وسياسات الإدارة، والعوامل الثقافية، والخبرة، والتدريب، والمهارات المهنية، وبيئة العمل، وعدد لا حصر له من العوامل الأخرى.

ز- نشر المعلومات من خلال الإتصالات الفعالة هو من دواعى الإدارة المتينة والقرارات التشغيلية المتميزة.

ح- يجب أن تهدف إعتبارات أمور العنصر البشرى لتخفيض إحتمالية الخطأ البشرى بقدر الإمكان.

الأهداف:

أ- ليكون لديك وفى مكانك مدخل هيكلى من أجل الإعتبار الصحيح الخاص بأمور العنصر البشرى للإستخدام فى تطوير التعليمات والخطوط الإرشادية بواسطة اللجان الأساسية والفرعية.

ب- لعقد مراجعة شاملة لمختارات من آليات المنظمة البحرية الدولية الجارية من منظور العنصر البشرى.

جـ- للإرتقاء والإتصال من خلال أساسيات العنصر البشرى، وثقافة السلامة البحرية، والوعى العالى بالبيئة البحرية.

د- لتوفير هيكل عمل لتشجيع التطوير الخاص بالحلول الغير دورية، وتقييماتها على قاعدة أساسيات العنصر البشرى.

هـ- ليكون لديك وفى مكانك نظام لإكتشاف ونشر دراسات الإهتمامات البحرية، والبحوث والمعلومات وثيقة الصلة الأخرى عن العنصر البشرى بما فى ذلك النتائج من التحقيقات فى الوقائع البحرية وغير البحرية.

و- لتوفير المواد لتعليم العاملين فى البحر حتى يمكن زيادة معارفهم والوعى والإدراك بتأثير أمور العنصر البشرى على عمليات السفن الآمنة، لمساعدتهم فى القيام بالإجراءات الصحيحة.

e-mail:ahmed hanafi@hotmail.com

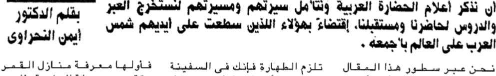
صفحات خالدة من تاريخ النقل والتجارة العربية

أحمد بن ماجد .. البحار العربى الأشهر

الجزء الأول



بقلم الدكتور
أيمن النحراوى



للحضارة العربية إسهاماتها الرائدة فى مختلف مجالات العلوم والمعارف وجدير بنا ان نذكر أعلام الحضارة العربية ونتأمل سيرتهم ومسيرتهم لنستخرج العبر والدروس لحاضرنا ومستقبلنا، إقتضاءً بهؤلاء اللذين سطعت على أيديهم شمس العرب على العالم بأجمعه .

نحن عبر سطور هذا المقال سوف نتناول سيرة أحد أشهر اللذين ركبوا البحار وقادوا سفنهم إلى مختلف الأرجاء والأنحاء، ليس فقط على مستوى التاريخ البحرى العربى بل على مستوى التاريخ البحرى للعالم بأسره، هو بحار عربى يقف على قدم المساواة بل يفوق ويمتاز عن أشهر الربابنة والبحارة فى كل العصور والأزمنة ، يصنف ضمن صفوت البحريين من أمثال **كريستوفر كولومبوس وفرديناند ماجلان وجيمس كوك** ، بل أنه يفوقهم علماً ويسبقهم زمناً ، إنه **شهاب الدين أحمد بن ماجد** الملقب "المعلم" ، "أمير البحار" ، "أسد البحار"، عاش **إبن ماجد** فى أواخر القرن التاسع وأوائل القرن العاشر الهجرى .

من رحلاته المتعددة وخبراته الغزيرة التى تراكمت على مدى أكثر من خمسين عاماً قضاها على متن السفن يجوب البحار ويقطع المسافات عبر المحيطات، صاغ **إبن ماجد** مفاهيم وتعاليم متعددة فى فنون البحر والملاحة تصلح لأن تكون منهجاً ودستوراً لركوب البحر وإرتياده فى كل العصور، ويعتبر **إبن ماجد** شيخ ربابنة المحيط الهندى وجزره وسواحله الأسيوية والأفريقية والخليج العربى والبحر الأحمر وسواحلها وموانيها .

دستور الملاحة والإبحار

من تعاليم **إبن ماجد** الكثير والكثير فى كل ما يتعلق بأمور البحر والسفينة والملاحة والجغرافيا والفلك وقانون البحار وأساليب الرصد والقياس وحتى التقاليد البحرية، ومن تعاليمه فيما يتعلق بربان السفينة أن يتحلى الربان بالأخلاق الرفيعة بالإضافة إلى العلم الكافى بفنون الملاحة وعلوم البحار ويوصى فى هذا الشأن أن يواصل الربان دائماً الدراسة وتحصيل العلوم والمعارف والتدريب المستمر على فنون البحر وفى هذا الإطار يقول **إبن ماجد** فى مؤلفه "كتاب الفوائد فى أصول علم البحر والقواعد":

ينبغى أنك إذا ركبت البحر أن تلزم الطهارة فإنك فى السفينة ضيف من أضياف البارئ عز وجل فلا تغفل عن ذكره، ويقول **إبن ماجد** أيضاً:

ركبت على إسم الله مجرى سفينتى.
وعجلت فيها بالصلاة مبادر

وينبغى للربان أن يعرف الصبر من التوانى ويفرق بين العجلة والحركة، ويكون عارفاً بالأشياء، عزاماً فتاكاً، ليناً فى قوله، عادلاً لا يظلم أحداً لأحد، مقيماً على الطاعة لله سبحانه وتعالى، متقياً لله عز وجل ، لا يغضب التجار على حقوق إلا على شئ وقع القول أو جرت به العادة .. كثير الإحتمال ، عالى الهمة، صبوراً مقبولاً بين الناس، لا يسعى فيما لا يصلح له، أديباً لبيباً .. ولا تكن ذا غفلة، فإن الخطأ فيه فعل داع لتلف الأرواح والأموال وسائر العلوم خطؤها لفظى يمهلك المراجعة، وهذا لا يمهلك ، والعلم فحل لا يعطك بعضه حتى تعطيه كلك .

ويحذر **إبن ماجد** البحارة من أهوال البحر ومخاطره فيقول: وأعلم أن البحر علل فاحذر منها أولها نوم المعلم وحط الجاه (النجم القطبى) فى الليل فى مكان وفى النهار فى مكان غيره (أى الخطأ فى رصد النجم القطبى) فذلك مما يطيل الطريق .. خصوصاً عند الموجة والقاع الضحل والمركب الناقع المزمن فى الماء (أى المركب الذى يرشح من طول بقائه فى الماء دون صيانة أو رعاية) .. والحذر كل الحذر من صاحب الدفة، وما صنفت هذا الكتاب إلا بعد أن مضت لى فيه خمسون سنة ما تركت فيها صاحب الدفة وحده، إلا أن أكون على رأسه أو من يقوم مقامى.

العلوم البحرية عند إبن ماجد

وعلى صفحات كتابه الشهير يسترسل **إبن ماجد** فى تعليماته ونصائحه للربابنة والبحارة بقوله: فإذا ما توافرت كل هذه الصفات فى الربان وجب عليه أن يتقن صنعته ويحصل من العلوم والمعارف ما يؤهله لقيادة السفينة والتعرف على المجرى فى البحر سواء بالليل أو بالنهار فأولها معرفة منازل القمر وتقسيم بوصلة الملاحة والدير والمسافات والباشيات والقياس والإشارات وحلول الشمس والقمر (العلوم الرياضية والفلكية) والرياح ومواسمها ومواسم البحر (علوم الأرصاد الجوية والبحرية)، وآلات السفينة وماتحتاج إليه (عمارة السفن) وما يضطر إليه فى ركوبها (قواعد وأصول الملاحة) وينبغى تعرف المطالع والإستوايات وجلسة القياس (الوضع الصحيح الذى يتخذه الربان لقياس إرتفاع النجوم ومغاربها وطولها وعرضها وبعدها ومحورها) إن كان معلماً ماهراً، وينبغى أن تعرف جميع الأراضى ودخلاتها وإشاراتها كالطين والحشيش والموازر والرياح وتغير المياه ومد البحر وجزره فى كل طريق.

وتمتد تعليمات **إبن ماجد** إلى سلامة السفينة وركابها وبضائعها ، فهو ينهى ركاب السفينة عن المزاح والمشاحنات والمشاجرات فلا ينتج عنها إلا الشر والعداوات، كما ينهى الربان عن التحميل الزائد للسفينة بما يتجاوز حمولتها بهدف جنى المزيد من الأرباح، لأن ذلك ينجم عنه الخطر والهلاك فى عرض البحر، كما يؤكد على أهمية مراجعة وصيانة آلات السفينة والتأكد من سلامة تشغيلها ومنها بيت الإبرة (البوصلة) وآلات القياس وأثقال الإتزان وآلة جس الأعماق والمرشد الملاحى (الرهمانج) والمصابيح الليلية ويطالب ربان السفينة فى كل مرة أن يفحصها وهى فوق الأرض وكتابة جميع ما قد يلاحظه من خلل أو عيوب، ويقول **إبن ماجد**: ولا ترى خلل فى السفينة وتهملها إلى وقت آخر إلا عند ضرورة أشد مما أنت فيه وجود الموسم أى إختار الموسم المناسب للسفر والإبحار وإختصر الشحنة أى إشحن السفينة بالوزن المناسب من البضائع والنقليات، وإحسب حساب العازمين العارفين.

drayman100 @ yahoo .

محطات وأخبار

قراءة الشفاه فى المحمول

تقوم شركة دوكومو اليابانية بتطوير جهاز التليفون المحمول ليقوم بتحويل الكلمات التى يهمس بها الفم إلى كلمات مسموعة أو مكتوبة، وذلك عن طريق إستشعار الإشارات الكهربائية المتناهية الصغر التى ترسل إلى العضلات حول الفم وتحويلها إلى كلمات منطوقة بواسطة المؤلف الصوتى.

السوق العربية المشتركة

أعلن الدكتور **أحمد جويلى** أمين عام مجلس الوحدة الإقتصادية العربية أن السوق العربية المشتركة سوف تبدأ خلال الفترة من ٢٠١٠ إلى ٢٠٢٠ ليتم بعدها تشكيل الإتحاد الإقتصادى بين الدول العربية ، وأشار **جويلى** إلى أن حجم التجارة فى المنطقة العربية بلغ ٥٠٠ مليار دولار منها ٣٠٠ مليون دولار صادرات بترولية تمثل أكثر من ٦٥٪ من حجم التجارة فى المنطقة العربية، وتمثل حركة الواردات ٣٠٠ مليار . وبالرغم من أن حجم التجارة العربية يمثل ٣,٥ فقط من حجم التجارة العالمية إلا أن التركيز على التوسع الإستثمارى فى مجال النفط والغاز سوف يسهم فى تقدم حجم التجارة العربية وزيادتها بالنسبة للتجارة الدولية.

احمد جويلى

بترول الدول العربية

صرح المهندس **سامح فهمى** وزير البترول بأن الدول العربية تمتلك أكبر إحتياطى من البترول فى العالم تبلغ نسبته ٦٠٪ من الإحتياطى العالمى، ٢٥٪ من الإحتياطى العالمى للغاز الطبيعى ، ويبلغ إنتاج الدول العربية من الزيت الخام حوالى ٢٣ مليون برميل يومياً ويمثل ٢٩٪ من الإنتاج العالمى، ونحو ٢٦٧ بليون متر مكعب من الغاز الطبيعى ويمثل ١٠٪ من الإنتاج العالمى، ويتم تصدير أكثر من ٩٠٪ من إنتاج الدول العربية من الزيت والغاز الطبيعى إلى دول العالم، وأكد الوزير على أهمية وضرورة التنسيق والتعاون العربى فى صناعة البترول والغاز والبتروكيماويات بين الدول العربية لمواجهة التحديات والمتغيرات الدولية فى أهم مجال حيوى يعتبر الطاقة اللازمة للنمو الإقتصادى والإجتماعى فى جميع أنحاء العالم.

سامح فهمى

تخطيط موانئ الحاويات بإستخدام تكنيك التحليل متعدد العناصر

Container Ports Planning by Using Multi Criteria Analysis

"The Dutch Experience"-- «الخبرة الهولندية»



مهندس / محمد رمزى عوض
مهندس شواطئ وتنمية موانئ

هذا المقال هو ملخص للدراسة التى عرضها المؤلف فى المؤتمر العالمى السادس لهندسة الموانئ والشواطئ (COPEDEC,VI) بكولمبو / سرى لانكا عام 2003

الجزء الثانى :

" كفاءة تشغيلية الميناء - العوامل البيئية لتواجد الميناء - التكلفة التقديرية للمشروع "

كفاءة تشغيلية الميناء:

تعتمد كفاءة ومرونة تشغيلية موانئ الحاويات على مجموعة من العوامل الواجب توافرها لضمان سلاسة ونجاح الأداء للميناء. ومن أهم هذه العوامل توافر المساحات الأرضية الكافية سواء لأعمال التستيف (Yard Stacking) أو لأعمال التوسع المستقبلى (Extension) مع دقة التنبؤ المستقبلى لحجم البضائع المتوقع تداولها بالميناء (Cargo Forecast) والتى تعتمد على دراسات دقيقة للموانئ المحيطة سواء محلياً (Regional Ports) أو عالمياً (International Hubs) من خلال مجموعة من السيناريوهات والتى تتوقع نسب معينة لمشاركة الميناء الجديد إجتذاباً لجزء من البضائع المتداولة بتلك الموانئ (Throughput, TEU). وعادة ما تشمل هذه السيناريوهات ثلاثة مراحل هى مرحلة واقعية بنسبة مشاركة فى حدود (20% – 30% ومتوسط 25%) وسيناريو ذو حد أدنى بنسبة مشاركة فى حدود (10% – 20% ومتوسط 15%) وسيناريو ذو حد أعلى بنسبة مشاركة (30%– 40% ومتوسط 35%). (Base, Optimistic and Pessimistic Scenarios). والشكل رقم (5) يمثل نموذج لسيناريوهات توقع حجم البضائع بميناء حاويات. كذلك أيضاً ما يسمى متطلبات الإنتاج (Productivity Requirements) والتى تعتمد على متطلبات سوق صناعة التداول بالحاويات بالمنطقة والعملاء المتوقع التعامل معهم من خلال التعاقدات الخاصة بالميناء. وأيضاً النظام المستخدم فى عمليات المناولة وإمكانية تحقيق للمعدلات الإنتاجية المطلوبة سواء للمرحلة التشغيلية الإبتدائية (1St. Phase) أو مراحل التطوير المستقبلية مع ضمان أن يكون ذلك بأبسط أسلوب ممكن وبلا تكلفة مرتفعة. بالإضافة إلى ذلك يلزم التحديد الدقيق لملامح التشغيل للميناء والتى تشمل معامل مشغولية الرصيف والذى يعرف بإسم (Berth Occupancy Factor, B.O.F.) والذى لا يجب أن يزيد عن 60% لأرصفة تداول الحاويات وذلك طبقاً للمعايير والمواصفات العالمية المقبولة للمناولة الفعالة. هذا بالإضافة إلى تحديد الإستراتيجية الزمنية لتداول الحاويات بالميناء والتى تشمل زمن البقاء لكل نوع من أنواع الحاويات بالميناء (Container Dwell Time) وكذلك أداء حركة إعادة الشحن بها (Transshipment) والتى تمثل نسبة كبيرة من دخل الميناء وخاصة بالنسبة للموانئ المركزية (Hub Ports).

شكل (5) التوقع المستقبلى لحجم البضائع بموانئ الحاويات

العوامل البيئية لتواجد الميناء:

فبالنسبة لموانئ تداول الحاويات فإن العوامل (التأثيرات) البيئية المتوقعة تكون دائماً فى المراحل الإنشائية الأولى والتى غالباً ما تنتج عن أعمال التكريك (Dredging) أو الردم (Reclamation) وذلك للوصول بالميناء إلى الأعماق التصميمية المطلوبة من خلال الأول وأعمال الردم خلف الأرصفة أو لتخليق أرض للميناء من خلال الثانى. وعادة يتم إجراء الدراسات البيئية للميناء الجديد من خلال دراسة تعرف بإسم (Environmental Impact Assessment), EIA) وتشمل الدراسة التفصيلية للعوامل البيئية الناتجة عن وجود الميناء بذلك الموقع (دراسة موفولوجيه تفصيلية، دراسة تأثير أعمال التكريك على البيئة البحرية بالمنطقة، شكل (6) ودراسة التغيرات أو التأثيرات المتوقعة على البيئة البحرية على المدارين الزمنيين القريب والبعيد). هذا ويعتبر العامل البيئى ذو أولوية أساسية فى المجتمعات المتطورة (Developed Communities).

شكل (٦) التأثيرات المتوقعة على البيئة البحرية

التكلفة التقديرية لمشروع:

ويعتبر هذا العامل من أهم العوامل الواجب أخذها فى الإعتبار وخاصة بالنسبة للمجتمعات النامية والتى غالباً ما تعتمد على القروض لإنشاء مثل هذه المشروعات. وتشمل التكلفة التقديرية لمشروع ميناء الحاويات كلاً من أعمال التكريك والإنشاءات سواء للأرصفة البحرية أو المنشآت الداخلية للميناء وكذلك أعمال الرصف لساحات المناولة والتستيف وتكلفة الأعمال التوسعية فى حالة ضرورة نقل بعض المنشآت من موضعه لمواقع أخرى وكذلك تكلفة إنشاء البنية الأساسية لطرق المواصلات التى تربط الميناء بالخارج سواء برياً أو بحرياً أو جوياً والتى تعرف بإسم (Port Hinterland Connections). بالإضافة إلى ذلك هناك تكلفة معدات التشغيل نفسها (Superstructure) والتى تمثل جزءاً كبيراً من التكلفة وتختلف تبعاً لنظام (نظم) التشغيل المستخدمة فى عمليات المناولة سواء على الرصيف أو ساحات التستيف. ويلاحظ أنه عند تقدير التكلفة المبدئية للمشروع فإنه يتم بناء على المراحل المتوقعة لتطور نمو الميناء (Development Phases) بناء على دراسة الجدوى المبدئية (Pre-Feasibility Study) أو النهائية للمشروع (Feasibility Study) مع الفصل بين تكلفة أنظمة معدات التشغيل وإجمالى التكاليف للعناصر الإنشائية الأساسية السابق ذكرها.

***

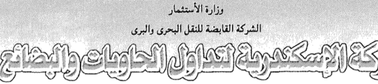


بسم الله الرحمن الرحيم

وقل اعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون — صدق الله العظيم

وزارة الأستثمار

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى



الرائدة فى مجال تداول الحاويات فى جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 -2000 Q.M.S

أعتمدت الجمعية العمومية لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع برئاسة السيد الربان/ عاطف حسن مرونى رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى يوم الخميس الموافق ١٤/١٠/٢٠٠٤.
بمقر الشركة القابضة بالإسكندرية وبحضور السادة ممثلى الجهاز المركزى للمحاسبات القوائم المالية والحسابات التحليلية فى ٢٠٠٤/٦/٣٠

قائمة المركز المالى المعدلة فى ٢٠٠٤/٦/٣٠ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٦/٣٠	البيــان	٢٠٠٣/٠٦/٣٠
	الأصول طويلة الأجل :	
	الأصول الثابته :	
٩٥٠٢	مبانى وأنشاءات	١٠١٠٨
١٩٠٤	آلآت ومعدات	١٨٢٨
١٠١٥٤٦	وسائل نقل وأنتقال	١٠٩٦٣١
٣٤١	عدد وأدوات	٤٠٢
٩٤١	أثاثات وتجهيزات مكتبية	١١٧٨
١١٤٢٣٤		١٢٣١٤٧
	مشروعات تحت التنفيذ	
٦٦١٢	تكوين أستثمارى	٩٠٧٦
٣٣٠٥٩	أنفاق أستثمارى	١٥٥٥٨
	أستثمارات طويلة الأجل	
٥٥٥٧٥	أستثمارات فى أسهم شركات أخرى	٥٧٢٢٥
	أصول غير ملموسة	
٢١٣٠٥	نفقات مرسلة	٢١٩٠٩
٠	نفقات مؤجلة	٢٨
٢٣٠٧٨٥	**مجموع الأصول طويلة الأجل**	٢٢٦٩٤٣
	الأصول المتداوله	
	المخزون	
٣٠٤٩٥	مخزن مواد ووقود وقطع غيار	٢٨٥٢٣
٠	أعتمادات مستنديه لشراء سلع وخدمات	٤٣٢
	عملاء وأوراق قبض وحسابات مدينة	
١١٨٨١	عملاء (بعد خصم المخصص البالغ قيمته ٩٣٣٦	١١٣١٠
٢٠٩	أيرادات مستحقة التحصيل	٧١٣
٤٤١	مصروفات مدفوعة مقدما	٣٠٥
٢٣٠	موردين	١٨٢
٠	حسابات مدينة لدى الشركة القابضة	٠
٦٦٨٥٢	حسابات مدينه أخرى	٩٣٣٨٥
	النقديه بالبنوك والصندوق	
٧٩٤٨٣	ودائع بالبنوك	٩٧٦٠٦
٣٥٩	غطاء خطابات الضمان	١٣٦٦٤
١١٥	حسابات جارية بالبنوك	٤١٤٠
٠	نقديه بالصندوق	٢٤
١٨٧٠٦٥	**مجموع الأصول المتداوله**	٢٥٠٢٨٤

تابع قائمة المركز المالى المعدلة فى ٢٠٠٤/٦/٣٠ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٦/٣٠	البيــان	٢٠٠٣/٠٦/٣٠
	الألتزامات المتداولة	
	المخصصات	
١٤٧٧٢	مخصص ضرائب متنازع عليها	١٢٧٩٧
٨٠٢٨	مخصص مطالبات ومنازعات	٨١٢٨
٥٤٦٩	مخصصات أخرى	٢٧٩٨
	موردون وحسابات دائنة	
١٢٥٥٠	موردين	٢٠٥٥
١٢٦٧٣	حسابات دائنة للمصالح والهيئات	٣١٣٠٠
٨٤٣٥٥	دائنو توزيعات	٩٣١٩١
٨٢٤٦	مصروفات مستحقة السداد	٧٩١٢
١٥٧٩	عملاء	١٣٥٤
٧٠٣٥٧	حسابات دائنه أخرى	٩٣١٤٥
٢١٨٠٢٩	**مجموع الألتزامات المتداوله**	٢٥٢٦٨٠
(٣٠٩٦٤)	**رأس المال العامل**	(٢٣٩٦)
١٩٩٨٢١	**أجمالى الأستثمار ويتم تمويله على النحو التالى**	٢٢٤٥٤٧
	حقوق الملكية	
١٢٣٠٠٠	رأس المال المدفوع	١٢٣٠٠٠
	الأحتياطيات	
٣٩٤٢٤	أحتياطى قانونى	٣٤٧٤٧
١٨٧١٣	أحتياطيات أخرى	١٥٤١٣
٩٣	أحتياطى رأسمالى	٤٧
١٨١٢٣٠	**مجموع حقوق الملكية**	١٧٣٢٠٧
	التزامات طويلة الأجل	
٦٦٨٣	قروض طويلة الأجل من البنوك .	٣٢١٨٣
١١٩٠٨	حسابات دائنه أخرى (طويلة الأجل)	١٩١٥٧
١٨٥٩١	**مجموع الألتزامات طويلة الأجل**	٥١٣٤٠
١٩٩٨٢١	**أجمالى تمويل الأستثمار**	٢٢٤٥٤٧

قائمة توزيعات الأرباح عن الفترة المالية المنتهية فى ٢٠٠٤/٦/٣٠ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٦/٣٠	البيان	٢٠٠٣/٠٦/٣٠
٩٣٥٨٩	الأرباح القابلة للتوزيع	١٠٥٤١٦
	ويتم توزيعها على النحو التالى	
	احتياطيات	
٤٦٧٧	٥ ٪ إحتياطى قانونى	٥٢٧١
٤٦	١ ٪ إحتياطى رأسمالى	٠
	أرباح موزعة	
٧٤٦٥٧	٩٠ ٪ توزيعات للمساهمين	٨٥٠٠٠
٨٢٩٥	١٠ ٪ توزيعات للعاملين	٩٤٤٤
٤٠٤٢	٥ ٪ مكافأة اعضاء مجلس الإدارة	٤٦٤٧
	توزيعات أخرى	
٩٣٦	١ ٪ نشاط رياضى	١٠٥٤
٩٣٦	١ ٪صندوق التمويل والتدريب والتأهيل	٠

قائمة الدخل عن الفترة من ٢٠٠٣/٧/١ حتى ٢٠٠٤/٦/٣٠ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٦/٣٠	البيان	٢٠٠٣/٠٦/٣٠
٢٢٤٨٧٤	أيرادات النشاط	٢٠٥٠٠٣
(٨٠٥٤٥)	يخصم : تكلفة إيرادات النشاط	(٦٤٤٨٦)
١٤٤٣٢٩	مجمل الربح	١٤٠٥١٧
	يضاف إليه :	
١٧٧٧	أيرادات أستثمارات مالية	
٢٥٧٨	مخصصات أنتفى الغرض منها	٤١٣٥
	يخصم منه :	
(٩٣)	رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضاء مجلس الأدارة	(٩٥)
(١٧٩٨٥)	مصروفات ادارية أخرى	(١٤١٩٤)
(١٠٤٨٥)	مخصصات بخلاف الأهلاك	(٨٩٨٢)
(٤٣٣)	أعباء وخسائر متنوعة	(٤٢٥)
١١٩٦٨٨	صافى أرباح النشاط قبل م. التمويل والفوائد الدائنة	١٢٠٩٥٦
(٦٦٢٦)	المصروفات التمويلية	(٩٩٥٥)
٦٧٣٥	فوائد دائنة	٥٣٠٦
١١٩٧٩٧	صافى أرباح النشاط	١١٦٣٠٧
	يضاف إليه (يخصم منه)	
١٦٩٣	أرباح فروق عملة	٢١٤٠٤
٢٤٦٤	أيرادات سنوات سابقة بعد خصم مصروفات سنوات سابقة	(٣٥١٥)
٤٦	أرباح رأسمالية	
٤٥٣٨	إيرادات غير عادية	٣٨٥٤
١٢٨٥٣٨	صافى الربح قبل ضرائب الدخل	١٣٨٠٥٠
٣٤٩٤٩	ضريبة الدخل	٣٢٦٣٤
٩٣٥٨٩	صافى الربح بعد حساب ضريبة الدخل	١٠٥٤١٦

قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية فى ٢٠٠٤/٦/٣٠ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٦/٣٠	البيان	٢٠٠٣/٠٦/٣٠
١٠٤٧١٤	صافى التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل	١١٤٦٢٢
(٢٤٨٢٧)	صافىالتدفقات النقدية من النشاط الأستثمارى	(٥١٧٩٢)
(١١٨٣٦٤)	صافى التدفقات النقدية من النشاط التمويلى	(١٠٨٢٢٠)
(٣٨٤٧٧)	صافى التدفقات النقدية خلال العام	(٤٥٣٩٠)
١١٥٤٣٤	رصيد النقدية فى بداية العام	١٦٠٨٢٤
٧٦٩٥٧	رصيد النقدية فى نهاية العام	١١٥٤٣٤

ملخص الإيضاحات المتممه للقواعد الماليه فى ٣٠/ ٦/ ٢٠٠٤

نبذه عن الشركة : شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ ولائحته التنفيذية.

نشاط الشركة : الرائدة فى تداول الحاويات بمينا ءى الإسكندرية والدخيلة بأنواعها المختلفة ونقلها إلى الملاحق المخصصة والنقل من وإلى الميناء لهذه النوعية وإدارة وتشغيل المحطات متعددة الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة ISO 9001- 2000 Q.M.S كما يتم الإعداد للحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية O: H: S: A:S 18001

رأس المال : بلغ رأس المال المصرح به والمرخص ١٢٣ مليون جنيه موزعة على ٢٤,٦ مليون سهم القيمة الإسمية ٥ جنيه.

هيكل رأس المال : شركة النقل البحرى ٥٥,٧١٪ القطاع الخاص ٤,٢٩٪ الهيئة العامة لميناء الإسكندرية ٤٠٪.

حقوق المساهمين : بلغت حقوق المساهمين ١٨١,٢٣٠ مليون جنيه كما بلغت حصة المساهمين فى التوزيع طبقاً لمساهمتهم فى رأس مال الشركة مبلغ ٧٤,٦٥٧ مليون جنيه بواقع ٣,٠٣ جنيه للسهم طبقاً لقائمة التوزيعات ٢٠٠٤/٦/٣٠.

السياسات المحاسبية: يتم إعداد القوائم المالية والحسابات التحليلية طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد وطبقاً لقرار رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات رقم ٢٠٤ لسنة ٢٠٠١ ووفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبة المصرية.

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعى على أساس متوسط السعر المتحرك.

الأصول الثابته : تم إهلاك الأصول الثابتة طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد.

الإستثمارات : تساهم الشركة بإستثمارات مالية فى شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة، آمون، ممفيس) للنقل البحرى لم تدرج إيراداتها لحين إعتماد ميزانيتها من الجمعية العمومية بالإضافة إلى إستثمارات مالية فى شركة للأعمال والخدمات البحرية.

إثبات المعاملات والأرصدة بالعملات الأجنبية: تثبت الشركة معاملاتها بالجنيه المصرى على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات فى ٢٠٠٤/٦/٣٠

ملخص تقرير مراقب حسابات الشركة

قمنا بمراجعة القوائم المالية المعدلة لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع (شركة مساهمة مصرية) خاضعة لأحكام القانون ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ - والمتمثلة فى قائمة المركز المالى فى ٢٠٠٤/٦/٣٠ وكذلك قوائم الدخل والتدفقات النقدية والتغير فى حقوق الملكية عن السنة المالية المنتهية فى ذلك التاريخ والتى أصدرنا عنها تقريرنا رقم ٦٩٠ المؤرخ ٢٠٠٤/٩/٢٦.
وحيث قررت الجمعية العامة للشركة بجلستها فى ٢٠٠٤/١٠/١٤ إعتماد وإقرار قائمة توزيعات الأرباح المقترحة فقد قمنا بمراجعة القوائم المالية المعدلة فى ضوء قرارات الجمعية العامة للشركة بما ترتب عليه تعديل أرصدة الحسابات المدينة لدى الشركة القابضة والإحتياطيات ودائنو التوزيعات.
مع مراعاة ما تضمنه تقريرنا المشار إليه بعاليه من ملاحظات فمن رأينا أن القوائم المالية المشار إليهاأعلاه مع الإيضاحات المتممة لها تعبر بوضوح فى جوانبها الهامة عن المركز المالى فى ٢٠٠٤/٦/٣٠ وعن نتيجة نشاطها وتدفقاتها النقدية والتغير فى حقوق الملكية عن السنة المالية المنتهية فى ذلك التاريخ وذلك طبقاً لمعايير المحاسبة المصرية وفى ضوء القوانين واللوائح المصرية ذات العلاقة

مراقبي الجهاز المركزي للمحاسبات

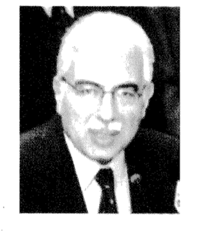
رئيس قطاعات الشئون المالية والتجارية	رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب	مدير عام نائب مدير الإدارة	وكيل الوزارة نائب أول مدير الإدارة	وكيل أول الوزارة مدير الإدارة
محاسب/ عزيزة حسن شريف	مهندس/ فتحى أحمد حسن سرور	محاسب/ السيد أحمد الخياط	محاسب/ أسحق عمر مرسى	محاسب/ صفاء السيد أبو علم



أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها



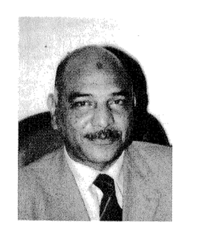




يتقدمون
بأخلص التهانى القلبية

للسيد اللواء بحرى

هشام عمر السرساوى



بثقة القيادة السياسية على تعيينه
رئيسا لمجلس إدارة
هيئة ميناء بورسعيد
متمنين لسيادته دوام التقدم والنجاح
فى موقعه الجديد



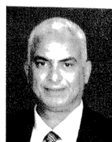
فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

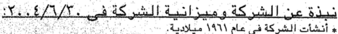
محمد حسنى مبارك

رئيس جمهورية مصر العربية









نبذة عن الشركة وميزانية الشركة فى ٢٠٠٤/٦/٣٠:

* أنشأت الشركة فى عام ١٩٦١ ميلادية.
* عدد العاملين بالشركة فى ٢٠٠٤/٧/١ (١٥٦٥ عامل وفنى).
* رأس المال المدفوع: ٥٣٢٥٥٦١٠. جنيه مصرى. * رقم الأعمال لميزانية ٢٠٠٣ - ٢٠٠٤: ٧٩٠٠٣٨٣٦ جنيه مصرى

الشركة تمتلك "٢" ترسانة بالإسماعيلية وأبو قير بالإسكندرية - وبترسانة الإسماعيلية قزق ميكانيكى حمولة حتى وزن ١٥٠٠ طن لإجراء العمرات والإصلاحات وصيانة معدات وآلات السفن للوحدات العائمة بجميع أنواعها.

الشركة حاصلة على شهادات :

ISM ← HSE ← ISO 9001: 2000 ← IMCA

* يتم بناء وتشغيل وصيانة الوحدات البحرية طبقاً :-

IMO, GMDSS. SOLAS, Marpol, Load line, Tonnage and other International and local regulations applicable

شركتنا من الشركات المتخصصة والرائدة فى مجال بناء وإصلاح السفن والمشروعات البحرية والبرية وتشغيل وصيانة جميع أنواع السفن

نشاط الشركة:

١- بناء وإصلاح السفن والإنشاءات البحرية والحديدية:

أ- الوحدات البحرية (القاطرات البحرية واللنشات السريعة ولنشات الخدمة والصنادل)

ب - الإنشاءات البحرية والإرشادات الملاحية (المنصات البحرية للبترول وشمندورات التغذية الإضاءة والإرشاد والفنارات.

ج- الأعمال الحديدية (تصميم وتصبيع وتركيب وصيانة الخزانات للوقود والمياه وخطوط المواسير البرية والبحرية وصوامع الغلال)

د- إصلاح وصيانة السفن (رفع الوحدات العائمة حتى وزن ١٥٠٠ طن لإجراء العمرات والإصلاحات والصيانة)

٢- العمليات البحرية والبرية:

- تصميم وإنشاء وتركيب وصيانة وتشغيل وإصلاح (المنصات البحرية البترولية والمراسى العائمة بأنواعها وتنمية حقول البترول والأرصفة البحرية وشمندورات الإضاءة والإرشاد والفنارات ومحطات معالجة المياه والتحلية والصرف الصحى وصهاريج الوقود والمياه وخطوط المواسير والصوامع المعدنية للغلال وإنشاء الخطوط البحرية حتى قطر ٥٢ بوصة وتطقيم الوحدات البحرية والأعمال التحت مائية)

أحدث المشروعات الجارية:

١- توقيع عقد صيانة أعمال حفر وتكريك المرسى والمجرى البحرى الخاص بشركة ELNG (الشركة المصرية لتشغيل مشروعات إسالة الغاز الطبيعى) بإدكو

٢- بناء وتوريد الونش العائم (الهلالى) قدرة ٢٥ طن لصالح هيئة قناة السويس .

٣- بناء وتوريد عدد ثلاثة لنشات رباط ولنش لصالح شركة K. DAMEN الهولندية.

٤- جارى بناء وتوريد عدد "٢" قاطرة ٥٠٠٠ حصان قدرة ٥٠ طن وبناء وتوريد لنش إرشاد لصالح هيئة ميناء دمياط.

٥- جارى أعمال صيانة العائمات الإرشادية بخليج السويس لصالح الهيئة العامة للموانئ والمنائر.

٦- جارى أعمال إصلاح الخطوط البحرية لشركة السويس للزيت بخليج السويس .

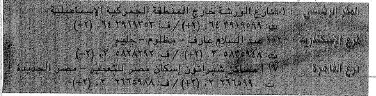
٧- جارى التعاقد على توريد وبناء وحدة بحرية متعددة الأغراض وقاطرة بحرية قدرة ١٦٠٠ حصان لصالح هيئة قناة السويس .

٨- جارى الأن بالقزق الميكانيكى بترسانة الإسماعيلية رفع وإصلاح سفن تابعة للشركات الآتية:

ماريدايف / الشركة العربية لأنابيب البترول "سوميد" / هيئة قناة السويس

- تمتلك الشركة أسطول من الوحدات البحرية (ورش عائمة / قاطرات / لنشات خدمة ورباط / سفن خدمة / كراكة) كما تقوم الشركة بصيانة وتطقيم الوحدات البحرية.

- تقوم الوحدات البحرية المؤجرة حالياً فى صيانة الحقول البحرية لشركات (GUPCO - PETRO-BEL - PMS - AMAPETCO - SUCO)



المقر الرئيسى : ١ شارع الورشة خارج المنطقة الجمركية الإسماعيلية
ت: ٣٩١٩٥٩٩ ٠٦٤ (+٢) / ف: ٣٩١٩٣٥٢ ٠٦٤ (+٢)
فرع الإسكندرية : ١١٢ عبد السلام عارف - مظلوم - جليم
ت: ٥٨٣٥٩٤٨ ٠٣ (+٢) / ف: ٥٨٢٨٢٩٣ ٠٣ (+٢)
فرع القاهرة : ١٧ أ مساكن شيراتون إسكان مصر للتعمير - مصر الجديدة
ت: ٢٦٦٥٩٩٠ ٠٢ (+٢) / ف: ٢٦٦٥٩٨٨ ٠٢ (+٢)

البريد الإلكترونى: info@timsahshipbuildingoffshore.com / timsah_shipbuilding@hotmail.com
الموقع: WWW.timsahshipbuildingoffshore.com

مع المهندس محمد عزت الداودى درغام
رئيس مجلس إدارة شركة التمساح لبناء السفن إحدى شركات هيئة قناة السويس

فى إحتفالية التدشين بترسانة الشركة بالإسماعيلية

إحتفلت شركة التمساح لبناء السفن - إحدى شركات هيئة قناة السويس بترسانتها بالإسماعيلية بتدشين ثلاثة لنشات خدمة (سيفتزر الأمل وسيفتزر الحرية وسيفتزر النصر) ، وهم لنشات إرشاد سرعة ١٨ عقدة وعدد ٢/ لنش رباط سرعة ١١ عقدة تم بنائهم لصالح الشركة الهولندية العالمية K.DAMEN وهذه اللنشات ستعمل فى قطاع البترول فى مشروعات الغاز بمنطقة إدكو بالبحر المتوسط.

كما تم رفع العلم على الونش العائم "الهلالى" قدرة ٢٥ طن لصالح هيئة قناة السويس تمهيداً لدخوله الخدمة.وتم وضع ولحام القرينة لقاطرة بحرية قدرة ٥٠٠٠ حصان وكذا اللنش إرشاد لصالح هيئة ميناء دمياط ووسط لفيف من رجال الأعمال وبحضور كل من السيد المهندس / محمد عزت الداودى درغام رئيس مجلس إدارة شركة التمساح لبناء السفن والسادة المهندسين

* من هيئة قناة السويس ورؤساء مجالس إدارات شركات هيئة قناة السويس والسادة المهندسين والمحاسبين من شركات بترول خليج السويس "جابكو" والشركة العربية لأنابيب البترول "سوميد" وهيئة ميناء دمياط وجهات من شركات وهيئات أخرى عديدة.

ولفيف من أعضاء إدارات شركات الهيئة وشركة التمساح لبناء السفن وكبار المهندسين ورجال الأعمال والسياسة.

وقد تم بداية الإحتفال بتلاوة من آيات الذكر الحكيم ثم كلمة من المهندس/ محمد عزت الداودى درغام رئيس مجلس إدارة التمساح لبناء السفن والذى قام بالترحيب بالسادة الضيوف وعملاء الشركة من المصريين والعرب والأجانب ورجال الأعمال والسياسة والزائرين وأبناء الشركة من العاملين .

ثم قام المهندس / محمد عزت درغام وبصحبته كبار السادة الزوار ومندوب شركة K.DAMEN وكبار السادة الضيوف من شركات جابكو وسوميد وهيئة قناة السويس وهيئة ميناء دمياط وقاموا بتدشين اللنشات ورفع العلم ولحام القرينة وتفقد القزق الميكانيكى الخاص بترسانة الإسماعيلية بشركة التمساح لبناء السفن حيث يتم عليه الآن أعمال خاصة بشركات جابكو وشركة سوميد وهيئة قناة السويس وبعض الشركات الأجنبية ووحدات تابعة للشركة (على سبيل المثال).

وفى لقاء لمجلة إنترناشيونال بالمهندس / محمد عزت الداودى درغام

قدمنا لسيادته التهنئة بهذا الحدث وسألناه عن:

★ زمن عملية بناء اللنشات (سيفتزر الأمل - سيفتزر الحرية - سيفتزر النصر).

** تم بناء اللنشات الثلاثة لصالح شركة K.DAMEN الهولندية وهى إحدى الشركات العالمية فى الخدمات البحرية وسيتم العمل بهذه اللنشات بمشروعات الغاز بالبحر المتوسط بمنطقة إدكو وتم بناءهم بتكلفة قدرها ١٤ مليون جنيه (٢,٣ مليون دولار) وفترة العمل بهذه اللنشات إستغرق نحو ١٢ شهر وتم الإنتهاء من بنائهم قبل الجدول الزمنى بشهرين.

★ ماهى باقى أهم الوحدات التى تم الإحتفال بها؟

** تم بحمد الله رفع العلم على الونش العائم "الهلالى" قدرة ٢٥ طن لصالح هيئة قناة السويس تمهيداً لتسليمه ودخوله الخدمة وتم بناءه بتكلفة ٣٢ مليون جنيه (٥,٢ مليون دولار) وإستغرق بناءه ٢٠ شهر قبل الجدول الزمنى بثلاثة أشهر.

وكذا تم بحضور السيد مندوب هيئة ميناء دمياط

وضع ولحام القرينة الخاصة ببناء قاطرة بحرية قدرة ٥٠٠٠ حصان لصالح هيئة ميناء دمياط ووضع ولحام القرينة الخاصة ببناء لنش إرشاد لصالح هيئة ميناء دمياط.

وذلك من إجمالى التعاقد مع هيئة ميناء دمياط لبناء قاطرتين بحريتين قدرة ٥٠٠٠ حصان/ للقاطرة ولنش إرشاد بإجمالى تكلفة ١٠٦ مليون جنيه.

وبعد ذلك تم تفقد معدية بحرية حمولة ٤٥ طن لصالح هيئة قناة السويس وبعض الشمندورات والوحدات البحرية.

★ وسألناه ما هى إمكانيات الشركة فى مجال بناء وإصلاح السفن؟

** فأجاب سيادته بالآتى:

شركتنا من الشركات الرائدة فى مجال بناء وإصلاح السفن حيث تمتلك الشركة قزق ميكانيكى حمولة ١٥٠٠ طن بترسانة الإسماعيلية كما نقوم بأعمال التدشين الجانبى بترسانة أبو قير بالإسكندرية ونقوم ببناء قاطرات بحرية ولنشات خدمة ولنشات حراسة سريعة وكراكات وأوناش عائمة وصنادل وتشهد لنا الشركات والهيئات المحلية العاملة فى مجال الأعمال البحرية بأننا من أوائل القادة فى مجال بناء وإصلاح السفن حيث أننا قمنا ببناء قاطرات ولنشات متعددة الخدمات كمثال:

لشركات جابكو والشركة العامة للبترول وللقوات البحرية والهيئات الموانئ المصرية جميعها تقريباً ، كما نقوم بصيانة العديد من الوحدات الخاصة بالشركات مثل شركة بتروجيت / ماريدايف/ سوميد/ جابكو وغيرها.

وللعلم لأول مرة فى تاريخ مصر أن تقوم إحدى الشركات العالمية ببناء وحدات بحرية لها فى مصر

م/ محمد عزت الداودي
رئيس مجلس الإدارة

تم ذلك ما بين شركتنا وشركة K.DAMEN الهولندية مالكة الثلاثة لنشات التى تم تدشينها يوم ٢٠٠٥/١/٤.

★ الرجاء توضيح إمكانيات قطاع الورش وقطاع العمليات بشركتكم:

** يقوم قطاع الورش كمثال بالأعمال الآتية:

بناء الوحدات البحرية من قاطرات بحرية ولنشات متنوعة وصنادل وكراكات



يقوم بتصميم وتصنيع وتركيب وصيانة خزانات الوقود والمياه والصوامع المعدنية

يقوم ببناء وتصميم وتركيب المنصات البحرية وشمندورات التغذية وشمندورات العلام والملاحة والإرشاد والفنارات (البرية والبحرية)

إصلاح جميع الوحدات والعائمات والعبارات والكراكات

أما عن قطاع العمليات :

يقوم قطاع العمليات بتصميم وإنشاء وتركيب وصيانة وتشغيل وإصلاح (المنصات البحرية البترولية- المراسى العائمة بأنواعها تنمية حقول البترول والأرصفة البحرية وشمندورات الإضاءة والإرشاد والفنارات

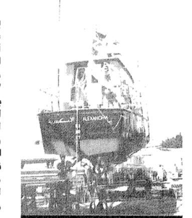
إحتفالية وضع ولحام القرينة لقاطرة بحرية لصالح هيئة ميناء دمياط

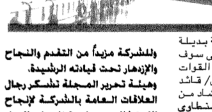
والأعمال التحت مائية) ومحطات المياه والتحلية والصرف الصحي. كما أن الشركة نجحت في الحصول على مناقصة عالمية بالمشاركة من شركة DUTCH DREDGING وهي شركة هولندية عالمية متخصصة في مجال التكريك بعقد تكريك ميناء إدكو للغاز بشركة ELNG بمنطقة إدكو من بين ٧ شركات عالمية تقدمت للحصول على المناقصة ونحمد الله أن الشركة أصبحت تمثل منطقة جذب لشركات قطاع البترول كما أننا دخلنا في شراكة حقيقية مع شركات أمريكية وأجنبية لبناء وإصلاح السفن وذلك بعد حصول شركتنا على شهادات (IMCA/ HSE / ISO 9001/ 2000 / ISM / ISPS)

★ وفاجأناه بما يحدث في أرض ترسانة الشركة بأبي قير من طلب القوات البحرية برفع سعر الإيجار أو إخلاء المنطقة بالكامل:

** فأجاب سيادته

أنه طبقاً لقرار السيد القائد رئيس الجمهورية بتخصيص منطقة ترسانة الشركة بأبو قير لإستكمال المشروعات الخاصة بميناء أبو قير البحري والتابع للقوات البحرية وطلب القوات البحرية إخلاء المنطقة بعد عام وذلك لإعطاء شركتنا فرصة لإنهاء الأعمال التي تنفذ بترسانة أبو قير والمتعاقدة عليها الشركة مع هيئات عديدة. وتنفيذاً لتوجيهات السيد الفريق/ أحمد علي فاضل رئيس هيئة قناة السويس.





جاري الان معاينة قطعة بديلة لإنشاء ترسانة عليها والتي سوف سيتم توفيرها عن طريق القوات البحرية بقيادة الفريق/ قائد القوات البحرية وبإرشاد من السيد المشير/ حسين طنطاوي القائد العام للقوات المسلحة وكلنا منفذين للتوجيهات العليا للسيد الرئيس القائد/ محمد حسني مبارك.

وفي نهاية لقائنا تمنينا لسيادته وللشركة مزيداً من التقدم والنجاح والإزدهار تحت قيادته الرشيدة.

وهيئة تحرير المجلة تشكر رجال العلاقات العامة بالشركة لإنجاح الإحتفال ومساعدتنا على إنهاء لقائنا مع السيد المهندس/ محمد عزت درغام بنجاح وعلى رأسهم السيد/ مدحت سعد محمد مدير إدارة العلاقات العامة بالشركة.

أخبـــــار متنوعـــــة

كسوف الشمس في مرسى مطروح

تحدث ظاهرة كسوف الشمس وفقاً للحسابات الفلكية والجيوفيزيقية يوم ٢٩ مارس عام ٢٠٠٦، وتظهر بوضوح في سماء المنطقة الواقعة بين مرسى مطروح والسلوم حيث يحجب القمر تماماً ضوء الشمس عن الأرض في مسافة لا تزيد عن ٢٦٨ كيلو متر، وقد قرر الفريق **محمد الشحات** محافظ مطروح وضع خطة للترويج السياحي للمحافظة يوم رصد ظاهرة كسوف الشمس، وقد قامت شركات السياحة العالمية والمحلية بحجز معظم الفنادق للسياح القادمين من أمريكا واليابان واستراليا وألمانيا لرصد وتصوير هذه الظاهرة التي لم تحدث في مصر منذ عام ١٩٧٨.



الألمان يفضلون مصر

أعلن **مارتن كويلر** سفير ألمانيا في القاهرة أنه من المنتظر أن يصل عدد السائحين الألمان خلال العام الجاري إلى حوالي مليون سائح سيزورون المدن الساحلية بالبحر الأحمر، وخاصة مدينة الغردقة التي تعتبر من أهم المقاصد السياحية الأولى للسائحين الألمان الذين يعتبرون في المقدمة بين مختلف الجنسيات.



إنضمام مصر لمجلس الأمن

صرح السفير **محمود سليمان** مساعد وزير الخارجية المصري السابق بأن معايير الدول المرشحة للإنضمام لمجلس الأمن تنطبق على مصر التي تسهم بفاعلية في أنشطة الأمم المتحدة ومهام حفظ السلام التي تقوم بها، فضلاً عن إسهامها في موازنة الأمم المتحدة والهيئات التابعة لها. وأن التوجه الغالب بشأن توسيع مجلس الأمن يتضمن إختيار دولتين عن القارة الأفريقية تعتبر مصر إحداهما نظراً لمكانتها في القارة وقدرتها على المساهمة في توجيه وقيادة المنظمة الدولية.

إلغاء الجمارك ودمغة الأموال

فاروق حسني

أعلن **فاروق حسني** وزير الثقافة أنه إتفق مع الدكتور **يوسف بطرس غالي** وزير المالية على إلغاء الجمارك ودفعة الأموال التي كان يتم تحصيلها من شركات السينما العالمية التي ترغب في تصوير الأفلام الأجنبية التاريخية الضخمة في مصر مما يجعلها تصرف النظر عن التصوير في مصر وتلجأ إلى التصوير في دول شمال أفريقيا، وقد وافق مجلس الوزراء بالفعل على تفاصيل هذا الإتفاق الذي سيشجع الشركات العالمية السينمائية على تصوير أفلامها التي تصل ميزانيتها في بعض الأحيان من ١٢٠ إلى ٢٥٠ مليون دولار في مصر، الأمر الذي يحقق رواجاً إقتصادياً للسوق المصرية.

البقاء لله

السيد اللواء

عاصم السيد أحمد

وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

يتقدمون

بخالص العزاء إلى

المهندس

عادل الشوبري

(ميديترانيان لإصلاح وصيانة السفن)

في وفاة شقيقته

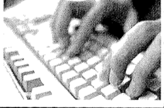
أسكنها الله فسيح جناته

وألهم أسرتها الصبر والسلوان

مشروعات مايكروسوفت في مصر

بيل جيتس

زار **بيل جيتس** رئيس شركة مايكروسوفت العالمية لبرامج الكمبيوتر القاهرة في بداية العام الجاري، وذلك لمتابعة تنفيذ عدد من المشروعات المشتركة في مصر في مجال تكنولوجيا المعلومات، وأشار **محمد منصور** رئيس مجلس الأعمال المصري الأمريكي بأن **جيتس** أبدى إهتماماً ملحوظاً لتوسيع نطاق إستثمارات شركته في مصر والتعاون في مجال تكنولوجيا المعلومات.



حصاد عام مضى ....

بقلم / عبد السلام السيد أحمد

كان عام ٢٠٠٤ مليئاً بالأحداث الساخنة والمآسي المتعددة، وترك وراءه تركة ثقيلة من الهموم والآلام والأحزان. لقد أطلق عليه البعض عام الدم والقتل والفتنة والفشل لما تكبدته المنطقة العربية من عوامل الصراع نتيجة للمعارك الطاحنة والصراعات الدامية من العراق والسودان وفلسطين.

ويعتبر عام ٢٠٠٤ عام الإكتساح الأمريكي بقيادته السياسية المتطرفة والدينية المتعصبة التى تعمل على تضييق الحرمات العامة والمدنية سواء داخل أمريكا أو خارجها بحجة مكافحة الإرهاب .. لقد كانت المنطقة العربية ومازالت أكثر مناطق العالم سخونة، وأصبحت صورة العرب مشوهة بعد أحداث سبتمبر الإرهابية، علاوة على الفقر والبطالة وغياب الديمقراطية.

لقد أكدت حركة الأحداث خلال عام ٢٠٠٤ على توجه إستراتيجي غربي لمعالجة الصدع داخل التحالف الأطلسي بسبب الحملة العسكرية على العراق، والإنتقال إلى وضع سياسة مشتركة بالنسبة للشرق الأوسط هدفها تحويل بنيته الإقتصادية والسياسية بحجة إدماجه مع العالم المتقدم ..



لقد شاهد عام

* المحاكمة الصورية للرئيس العراقي المسجون صدام حسين.
* إعادة إنتخاب جورج بوش رئيساً للولايات المتحدة الأمريكية لمدة ٤ سنوات: ومن المتوقع أن تستمر أمريكا فى سياستها الراهنة بالمنطقة، ويؤكد ذلك موافقة بوش على مطالب إسرائيل بضرورة إسقاط حق العودة للاجئين الفلسطينيين، وعدم العودة لحدود ما قبل حرب يوليو ١٩٦٧.

صدام حسين — جورج بوش

* قيام الإسرائيليين بإغتيال الشيخ أحمد ياسين والدكتور عبد العزيز الرنتيسي أكبر زعيمين لحركة فتح أعمال التعذيب التى جرت فى سجن أبو غريب بالعراق على أيدى جنود الإحتلال، والتى أثارت غضب وإستياء العالم.



الشيخ احمد ياسين — عبد العزيز الرنتيسى

* وفاة الرئيس ياسر عرفات فى إحدى مستشفيات باريس وسط الشكوك بأنه تعرض لعملية تسمم من جانب إسرائيل.

ياسر عرفات

منظر يتكرر يومياً فى الأراضى الفلسطينية

ثلاث قضايا شرق اوسطية

إن من أهم أحداث الوطن العربى قضايا ثلاث وهى:

★ قضية فلسطين:

التى مازالت تبحث عن السلام فى الوقت التى وصلت فيه نسبة الفقر فى الأراضى الفلسطينية إلى ٦٣٪ نتيجة للحصار والإغلاق الإسرائيلى، ولقد زارت وفود أجنبية الأراضى الفلسطينية بعد وفاة الرئيس ياسر عرفات، وصرحت بأنه من الممكن إستئناف عملية السلام، وتسوية الأمور بين الفلسطينيين والإسرائيليين وإصلاح مؤسسات السلطة الفلسطينية، وإعادة تأهيل وتدريب أجهزة الأمن الفلسطينية.

ومن المتوقع أن يكون عام ٢٠٠٥ عام فك الإرتباط من جانب واحد حسب ما يرى إيريل شارون رئيس الوزراء الإسرائيلى.

★ قضية العراق:

التى زادت فيها حدة التوتر بين قوات الإحتلال الأمريكى والمقاومة العراقية مما يؤكد أن عام ٢٠٠٥ سيشهد تطوراً نوعياً فى عمليات المقاومة خاصة بعدما أعلن البنتاجون الأمريكى زيادة حجم القوات الأمريكية إلى ٥٠ ألف جندى مما قد يؤدى إلى زيادة حدة العنف خلال الفترة القادمة، وإندلاع حرب أهلية فى ضوء التصعيد المستمر من جميع الأطراف وعدم إتاحة الفرصة لحوار عقلانى.



صورة من بغداد بدون تعليق

إن العراق سيجرى خلال عام ٢٠٠٥ إنتخابات الحكومة الدائمة التى ستضعه على طريق المستقبل لإقامة الدولة الديمقراطية بعد وضع الدستور الدائم فى موعد أقصاه ١٥ مارس المقبل.

★ قضية السودان:

التى عانى من الحروب والعصبيات الكثير، وقد كان من نتيجة التحرك الكثيف للحكومة السودانية واللقاءات مع معارضيها وضع ٦ بروتوكولات مع الحركة الشعبية تشكل فى مجملها إتفاقية للسلام بينها وبين الجنوبيون، وهناك أمل - بعد أن تم التوقيع على هذه الإتفاقية - لإنهاء الحروب وإيجاد بيئة صحية تمكن السودان من التعامل مع المجتمع الدولى، خاصة وأن جون جرانج زعيم الحركة الشعبية يأمل فى إنتصار كامل للديمقراطية والعدالة، وتحقيق ما فشلت فيه سنوات الإنتقال الماضية، وإنهاء مشكلة الجنوب، والتوصل إلى تحقيق السلام فى دارفور غرب السودان بعد الشهور العصيبة التى شهدتها.



لا حرمه للبيوت والهجوم عليها مستمر

تغيرات سياسية وإقتصادية

* شهدت ليبيا عام ٢٠٠٤ تغييرات سياسية وإقتصادية مهمة بعدما كشفت بشكل مفاجئ عن برامجها لأسلحة الدمار الشامل، وتعهدت بالتخلى عنه عقب المفاوضات السرية التى عقدتها مع واشنطن

علی عثمان طه وجون جرانج والسلام فی السودان

ولندن، وقامت بدفع مليارات الدولارات لتسوية مشاكلها، وقد أعادت الولايات المتحدة علاقات الدبلوماسية مع ليبيا، ووافق الكونجرس الأمريكي على إلغاء الحظر المفروض على قروض بنك التصدير والإستيراد الأمريكي لليبيا.

★ تم تشكيل الوزارة المصرية من عناصر شابة وبرئاسة الدكتور أحمد نظيف


أحمد نظيف

وتولى هذه الوزارة إهتمامها بتكنولوجيا المعلومات والإتصالات بجانب تنشيط الإستثمار لمحاصرة قضية البطالة، وزيادة الصادرات، وإيجاد القدرة التنافسية للمنتج المصرى، كما تم تخفيض وإصلاح التشوهات الجمركية لتشجيع القطاع الخاص، وإعداد مشروع قانون الضرائب الجديد الذى سجل إنخفاضاً فى أسعار الضريبة وخاصة ضريبة الأرباح التجارية والصناعية، ويعتبر بروتوكول الكويز الذى وقعت عليه مصر مع إسرائيل وأمريكا أهم إتفاق إقتصادى.

★ ودعت ألمانيا وأوروبا عام ٢٠٠٤ بزيادة دول الاتحاد الأوروبى ليشمل ٢٥ دولة

وليصبح أكبر كتلة إقتصادية فى العالم، وقبل نهاية عام ٢٠٠٤ تم إتخاذ قرار بدء المفاوضات مع تركيا لضمها للإتحاد، ومن ناحية أخرى فقد رفضت أوروبا وألمانيا قيام حلف الأطلنطى كوكيل أعمال عسكرية للولايات المتحدة فى العراق، وخرجت أوروبا وألمانيا من عام ٢٠٠٤ وهما يعانيان من أزمة إقتصادية وإجتماعية بعد ما زادت البطالة على ١٠٪ كمعدل متوسط، وتصاعد العجز فى الموازنة، وتجاوز حجم الأمان فى الميثاق الإقتصادى الأوروبى، وقد إستأنف الإقتصاد الألمانى النمو فى نهاية الربع الثالث من عام ٢٠٠٤ ليصل إلى ٢٪.

★ إنتهت فى عام ٢٠٠٤ مرحلة مهمة فى تاريخ فرنسا المعاصر على الساحتين الداخلية والخارجية

كما إنتهت أيضاً الوحدة الحزبية التى أعادت الإشتراكيين إلى الساحة السياسية، ولا أحد ينكر ما قامت به فرنسا بعد وفاة الرئيس ياسر عرفات، ومن المتوقع أن يشهد الحزب الإشتراكى خلال عام ٢٠٠٥ صراعات داخلية كثيرة للإستعداد للإنتخابات الرئاسية، ومن المتوقع أن تشهد فرنسا تباعداً لدورها فى المنطقة، ولفرنسا موعداً مع أوروبا خلال عام ٢٠٠٥ بعد أخذ رأى الشعب الفرنسى فى الدستور الأوروبى.

أسوأ خاتمة لعام ٢٠٠٤

نتائج الزلزال الذى ضرب شرق آسيا

لقد اختتم عام ٢٠٠٤ أيامه بزلزال مدمر ضرب جنوب شرق آسيا، وأعقبه موجات مد وصلت سرعة الأمواج فيها إلى ألف كيلو متر فى الساعة ودمرت سواحل ١٤ دولة، وكانت النتيجة مقتل أكثر من ٢٠٠ ألف ووصول عدد المشردين إلى أكثر من خمسة ملايين.

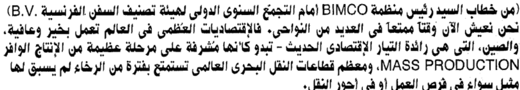

صرخة بعدما ضاع كل شئ

إننا نأمل أن تعيش أمتنا العربية عام ٢٠٠٥ فى أمان وإستقرار وسلام لتتمكن من تخفيف حدة مشكلاتها المزمنة، ومواجهة التحديات العالمية، ولتأخذ مكانها على الساحة الدولية التى لازالت تموج بالتكتلات والكيانات .. وندعو الله أن يحقق حلم قيام الدولة الفلسطينية، وتحرير العراق وإخراجه من كابوس الإحتلال حراً كامل السيادة على أرضه، ورفع اليد الأجنبية عن السودان، وتحقيق السلام فى دارفور بعد الحرب الأهلية التى إستمرت أكثر من ٢١ عاماً.

التحدّيات الجديدة التى تواجه صناعة النقل البحرى

عميد بحرى متقاعد/ عبد العزيز أبو قنديل

عن مجلة BIMCO BULLETIN JUNE 2004



(من خطاب السيد رئيس منظمة BIMCO أمام التجمع السنوى الدولى لهيئة تصنيف السفن الفرنسية B.V.) نحن نعيش الآن وقتاً ممتعاً فى العديد من النواحى. فالإقتصاديات العظمى فى العالم تعمل بخير وعافية، والصين، التى هى رائدة التيار الإقتصادى الحديث - تبدو كأنها مُشرفة على مرحلة عظيمة من الإنتاج الوافر MASS PRODUCTION، ومعظم قطاعات النقل البحرى العالمى تستمتع بفترة من الرخاء لم يسبق لها مثيل سواء فى فرص العمل أو فى أجور النقل.

إلا أن دوام الحال من المحال. والتاريخ علّمنا أن السعادة عمرها قصير نسبياً. وإبتهاجنا بالمعدّلات العالية لأجور النقل البحرى عادةً ما يكتنفه الغموض الذى هو من سمات صناعة النقل البحرى. فيتساءل الكثيرون من ملاّك السفن والشاحنين عمّا إذا كان إزدهار السوق الحالية يرجع إلى أسباب أساسية أم أنها تقلبات عادية تحدث بصفة دورية؟

ومن المتفق عليه أن الرخاء والإزدهار يحتاجان إلى الكفاح والتحدى، كما يتطلبان التعاون بين العاملين فى الصناعة. والحمد لله فإن ملاك السفن - مُمثلين فى منظمة BIMCO - وهيئات تصنيف السفن - ممثلين فى المنظمة الدولية لهيئات تصنيف السفن IACS - كانوا ولازالوا على دراية بطبيعة عمل كل من منهما وبالقرارات التى يتخذها كل جانب على المدى الطويل. فالسفن التى يطلب بناؤها اليوم سيكون لها عمر تشغيلى أكثر من ٢٠ عاماً، لذا فإنه من المهم أن يراعى الجميع الجوانب التجارية بالإضافة إلى الجوانب الفنية على المدى البعيد، بأن يكون طلب بناء سفن جديدة مسئولاً بما يتفق مع الأحوال التجارية العالمية، وأن يكون بناء السفن الجديدة متيناً بما فيه الكفاية ومُلبّياً للإحتياجات التشغيلية الفنية.

وبالأخذ فى الإعتبار الآمال العليا لصناعة النقل البحرى، فإنه ينبغى أن يكون صوتها مسموعاً. فالنقل البحرى كان لوقت طويل يعمل تلقائياً ومنفرداً ويحيط به الغموض، ولم يكن لهذا الغموض أهمية، بل وكان يروق ذلك للمسئولين فيه. ولكن ذلك أدى إلى الجهل وعدم الفهم لدى الرأى العام عن الصناعة بصفة عامة. وهذا الوضع غير صحى، فالقرارات المصيرية التى يتخذها السياسيون الآن، دون الإسترشاد بآراء المسئولين فى الصناعة، قد يكون لها آثار خطيرة على الصناعة.

فتلويث البيئة البحرية، حقيقة، عمل نكرهه ونلفظه جميعاً. وكلنا نأسف لرؤية الدمار الذى أصاب السواحل الفرنسية الجميلة بعد حادثة السفينة ERIKA وكذا السواحل الأسبانية والفرنسية بعد حادثة السفينة PRESTIGE. ورغم أن هذه الحوادث المؤسفة فردية ونادرة، فإن تركيز صورة الكارثة مع جهل الرأى العام بصناعة النقل البحرى، جعل الشعوب تتناسى الإنجازات العظيمة للنقل البحرى الدولى فى السلامة البحرية وفى إحتواء ومنع التلوث والإنضباط والجودة العالية. إن رد الفعل يجب أن يهدف إلى تحسين البنية التحتية للصناعة، وليس إلى سياسة توجيه اللوم بصفة عامة لخطأ البعض القليل. إن محاولة خنق النقل البحرى العالمى بقواعد وقوانين متسرعة وضعيفة، وبوضع المنظمات البحرية الدولية المعترف بها تحت الضغط بإجراءات أحادية وإقليمية، كل ذلك لن يفيد.

إن صورة صناعة النقل البحرى تهم منظمة BIMCO كما تهم منظمة IACS. وجعل هذه الصورة إيجابية يُعتبر تحدّياً حقيقياً. والمنظمتان يهمها إعتبار الجودة أمراً مهماً، وعليهما إقناع الآخرين بإخلاصهما فى هذا الشأن، ويجب أن يجعلا مبادراتهما فى تحقيق الجودة أكثر وضوحاً للآخرين، وأن يوضحا أنهما متجاوبين لمطالب الرأى العام العالمى بعالم أكثر نظافة وخُضرة . كما يجب عليهما أن يبينا للعالم أنهما يستطيعان التنبؤ بالمخاطر والمبادأة بتطوير وتحسين أنفسهما دون الحاجة إلى التنظيمات والتشريعات الإجبارية.

ومنظمة BIMCO من ناحيتها ، تعتقد أنه من المهم أن يلتزم جميع أعضائها بالجودة. وبإعتبارها تضم فى عضويتها ملاك سفن ومدراء تشغيل سفن وهيئات تصنيف سفن وشركات بناء سفن ومستأجرين لسفن CHARTERERS ووكلاء ملاحيين ومؤسسات قانون بحرى وتأمين بحرى، فإن ذلك يعنى أن المنظمة فى قدرتها إظهار صورة شاملة لصناعة النقل البحرى . وبالمثل، فإننا بسعينا إلى تحقيق الجودة، فإننا نتحرى طلبات العضوية ونتأكد من إلتزام الأعضاء بالعمل الأخلاقى بما يتفق مع نصوص ميثاق المنظمة.

ويجب علينا أن نكون أول من يبدأ بالعمل فى تحقيق الجودة. ولهذا فإننا نرحب بالسياسات التى تتبعها منظمة IACS، خاصة فيما تتخذه من خطوات عملية ومحسوسة لتهميش الأقلية من ملاك السفن ذوى المستويات المتدنية. كما أننا نحيى جهود تلك المنظمة فى تقديم المساعدة العملية لإعادة دول العلم ذات المستويات المتدنية إلى المستويات المقبولة. ولابد أن ذلك سيأتى بنتائج جيدة.

فلا مكان للأعلام المتدنية المستوى التى تؤوى السفن المتدنية .فهذا يضر بنا جميعاً.

ونحن نعترف بأن هيئات تصنيف السفن تواجه مجموعة تحديات جديدة بزيادة الفحوصات والتفتيشات الخارجية ، والتى تأتى فى بعض الأحيان من أناس لا يفهمون بالضبط مهام هيئات تصنيف السفن. ولكننا فى منظمة BIMCO نأسف لأسلوب مواجهة تلك التحديات من بعض الهيئات . وعلى الرغم من ذلك، فإننا سعدنا بالمستوى الجيد للتعاون بين هيئات تصنيف السفن الأعضاء فى منظمة IACS وبين شركائهم فى الصناعة على المائدة المستديرة للمنظمات الدولية للنقل البحرى ومن بينها منظمة BIMCO. فقد أفرزت إجتماعات المائدة المستديرة مباحثات ومجادلات وتعاون، ونشعر بالثقة بأنه سينتج عن هذا كله سفن أكثر قوة ومتانة ومستويات أعلى فى السلامة.

فقد تحقق تقدم كبير فى شركات بناء السفن - وهم الضلع الثالث المهم فى مباحثات المائدة المستديرة.

وفى الماضى كانت العلاقات بين ملاك السفن وهيئات تصنيف السفن وشركات بناء السفن تدور فى مجالات ذات دوافع تجارية محضة. ومع الإنفتاح الجديد والتعاون بينها، فإننا نأمل أن يتم بناء سفن تتوافر فيها السلامة والجودة والمتانة والقدرة على البقاء.

ومنظمة BIMCO ترحب بالعمل القيم الذى تقوم به هيئات تصنيف السفن فى العديد من القضايا التى تؤثر فينا جميعاً، سواء بصفة مباشرة أو غير مباشرة ويسرنا هذا التقارب العملى نحو وضع مستويات للسفن تحقق الأهداف العليا. ونعتقد أن هذا سيعطى الفرصة لعلاقات بناءة أكثر فعالية بين هيئات تصنيف السفن والمشرعين الدوليين. فالمجهود المضنى لرفع المستويات مع قيام هيئات تصنيف السفن ببذل كل ما فى وسعها لحل المشاكل التى تُعلنها المنظمة البحرية الدولية IMO تعتبر حلولاً جيدة وسينتج عنها وضوح أكبر وقرارات تنظيمية أقل.

وبالمثل ، فإننا لا يسعنا إلا أن نسعد للتقدم السريع الذى حدث فى وضع القواعد المشتركة لمنظمة هيئات تصنيف السفن IACS والتى شاركت فى وضعها منظمة BIMCO . ونحن نحيى الجهود التى بذلها أعضاء منظمة IACS والتنازلات الضرورية التى قام بها بعض أعضائها فى سبيل تحقيق الإتفاق الجماعى بينهم.

ونحن مقتنعين بأنه فى النهاية سيكون واضحاً أن هذه التنازلات كانت مفيدة وأن سفناً أفضل وأحسن ستنتج ، وستبقى الحقيقة فى أن المنافسة العمياء بين هيئات تصنيف السفن للإستحواذ على العملاء لن تكون مفيدة فى ظهور سفن قوية تستطيع البقاء لمدد طويلة.

إن تصميمات بناء السفن وكثرة القواعد المنظمة لها تعتبران مطالب صعبة. وأحياناً يبدو أنه كل ما زادت أبحاثنا كلما نتج عنها قضايا فنية معقدة. وهذا يتمثل فى الجدال الدائم حول سلامة ناقلات الصب وإلزامها بأبدان مزدوجة.

إن منظمة BIMCO وبها أعضاء يمتلكون ويديرون جزءاً كبيراً من أسطول ناقلات الصب فى العالم، تعتقد أن هذه القرارات الإلزامية فى المرحلة الحالية تعتبر متعجلة وسابقة لأوانها . والأعضاء جميعاً لديهم خبرة جيدة فى إمتلاك وإدارة تشغيل هذا النوع من السفن. وكان يجب إحترام هذه الخبرة فى إعداد هذه القرارات الإلزامية. فبينما نحترم وجهات نظر هؤلاء الذين يعتقدون أن الأبدان المزدوجة للسفن تؤدى نظرياً إلى سلامة أكبر ، فإن منظمة BIMCO ترى أن تغيير النمط الحالى لأبنية السفن يجب أن يكون تدريجياً ولا يجب أن يفرض على صناعة غير مقتنعة بإزدواج الأبدان.

كما نعتقد أنه خلافاً للإعتقاد الواسع بأن المنظمة البحرية الدولية IMO كانت غير موفقة بالسماح **"بأفكار بديلة"** فى هذه القضية ، فإننا نقدر ظروف عمل المنظمة التى أصبحت تواجه تحديات قوية وبصفة خاصة التهديدات من قبل بعض الدول باستخدام نفوذها السياسى وكذا قيام التكتلات والتنظيمات الإقليمية بفرض أفكارها. وهذه القضايا معقدة. ومنظمة BIMCO تساند منظمة IMO وتعتقد أن الأخيرة هى الجهة المناسبة الوحيدة لتنظيم النقل البحرى الدولى. أما إنفراد دولة أو منطقة إقليمية بوضع قواعد خاصة تحقق مطالبها ومصالحها الخاصة، فإن ذلك غير صحى وغير مناسب لصناعة دولية متداخلة كصناعة النقل البحرى.

تحديات الأمن

سيبدأ تنفيذ كود السلامة الدولى فى السفن والموانى ISPS فى أول يولية سنة ٢٠٠٤ ، وعالم النقل البحرى يحبس أنفاسه. وعلينا جميعاً أن نساعد ونعمل على تنفيذ هذا الكود. وستعمل منظمة BIMCO جاهدة على المساعدة فى منع من يتسبب فى مشاكل على ظهر السفن وفى الموانى بصفة عملية، لما لديها من خبرات ، وذلك بالتعاون مع الحكومات والسلطات فى كل بلد. وعلى الحكومات أن تراعى تحسين الأمن دون الإضرار بحركة التجارة العالمية. فهناك حاجة إلى درجة معينة من المرونة فى تنفيذ القواعد والإجراءات الأمنية.

أما بالنسبة للصناعة فيجب علينا جميعاً تأكيد أن النقل البحرى ليس هدفاً سهلاً للإرهابيين ، وأننا نستطيع حماية أنفسنا جيداً. ويجب على الحكومات وصناعة النقل البحرى أن يعلما أن هيئات تصنيف السفن وخبراء الأمن فيها يشتركون فى حل مشاكل الأمن بالسفن لمساعدتها فى تنفيذ قواعدكود السلامة الدولى ISPS.

وكلنا يهمنا الأمن بالسفن والموانى، ولكننا يجب أن نعلم أن منع الإرهاب فى شكل القرصنة والسطو المسلح هو مسئولية الحكومات، ومنظمة BIMCO يمكنها تقديم مساعيها الحميدة وخبرات أعضائها لإقتراح حلول عملية للمشاكل الصعبة مثل مشاكل الأمن. فقد تعلمنا الكثير عن أمن السفن على مدى العمر، والذى يمكن أن يطبق مباشرة على هذا التهديد الجديد بالإرهاب. فقد نجحنا فى الماضى بالتعاون مع سلطات السواحل فى مواجهة مهربى المخدرات، كما تدخلنا فى حل قضية المتسللين STOW AWAYS ، وأخيراً حققنا نجاحاً لحل مشكلة منح طواقم السفن التجارية تأشيرة دخول مؤقتة للأراضى الأمريكية.

إن الصبر والتفاوض الهادئ وتقديم الحلول العملية للمشاكل العملية ، هى السمات التى تتحلى بها منظمة BIMCO طوال تاريخها. ونعتقد أنها سياسة حكيمة وتؤدى إلى النتائج المرجوة. وبالنسبة إلى كود السلامة ISPS فبالرغم من أنه قد لا يمحو مخاطر الإرهاب الدولى ، فإنه يمثل صحوة كبرى. فالإحتياطات تزيد من مناعة وأمن السفن.

وأخيراً ، فإننا نؤكد على إعتقادنا بأننا يمكننا عمل الكثير بالتعاون بيننا. ولا يبدو أن التحديات التى نواجهها ستنحسر أو ستقل. ولكن إذا واجهنا هذه التحديات كشركاء، مستخدمين مهاراتنا وخبراتنا المختلفة والمكملة لبعضها، فإن بإمكاننا مواجهة أصعب التحديات التى تواجهنا.

*** ألقيت هذه الكلمة يوم ٢٤ يونيه سنة ٢٠٠٤**

ورحل صاحب أشهر رسالة علمية فى القانون البحرى

بقلم / عادل عبد المعطى عوض المحامى عضو إتحاد المحامين الدوليين بلندن IBA



حينما التقيت به فى أواخر أكتوبر الماضى، أنا والأستاذ عبد الحميد عنبر المحامى فى أحد المقاهى السياحية المطلة على شارع الكورنيش بشاطئ الإبراهيمية - لم أكن أدرى أنه سوف يكون آخر لقاء نراه فيه. فقد امتدت الجلسة لأكثر من ساعتين. تعاطينا فيها موضوعات قانونية شتى وذكريات جميلة رواها لنا بأسلوبه البديع. كان يتخللها نكات وباللهجة الصعيدية المحببة .. لقد كان سعيداً للغاية ومتحمساً فى أنه سوف يشترك معنا. أنا والأستاذ عنبر، فى ندوة كان مزمع إقامتها فى نهاية ديسمبر الماضى بعنوان: «الجوانب العملية والعلمية لمشارطات إيجار السفن وحجز الفراغات». لقد رحل عن دنيانا راجعاً لله عز وجل المغفور له بإذنه تعالى الدكتور عبد المنعم خلاف المحامى سليل بيت آل خلاف بالتمساحية بأسيوط. سليل عائلة تفضل الله عليهم بالتقوى والعلم الدينى والقانونى.

ففى صباح يوم ٢٠٠٤/١١/٢٥، طالعت قبل خروجى للعمل؛ أهم صفحة فى صحيفة الأهرام، وهى صفحة الوفيات، قرأيت اسم المرحوم الدكتور **خلاف**، ودققت النظر وراجعت أسماء ما نشر فى العمود، فتأكدت أنه هو المتوفى .. فقد سبق لى منذ عدة سنوات فى بداية التسعينات، أن طالعت فى ذات الصفحة خبر وفاة ونعى الأستاذ **عبد المنعم خلاف** المحامى بجامعة الدول العربية، فإعتقدت أنه الدكتور **خلاف** قد توفى .. ولهذه المفارقة قصة طريفة نستأذنكم أيها القراء أن أحكيها لكم، وأطراف هذه الحكاية: المرحوم الدكتور **خلاف**، والسيدة **عفاف الخليجى** أشهر رئيس قطاع للتدريب بالمصرية للملاحة البحرية سابقاً، والزميل الأستاذ **محمد أحمد** المحامى حالياً بشركة رجب للإستيراد والتصدير، وأنا.

ففى زيارة لى للزميل **محمد أحمد** المحامى .. وكان وقتها يعمل مدير الإدارة القانونية بالشركة المصرية للدواجن بمقرها بالمنشية، وفوجئت بالزميل غارق فى كتابة مذكرة قانونية وأمامه ملفات وأوراق وأكثر من ١٢ كتاب قانون بحرى وأحكام نقض، ومنظره بهذه الحالة يشير أنه «مزنوق للغاية»؛ فسألته عن موضوع الدعوى، فقال لى وعلى ما أذكر: أنه مرفوع على شركة الدواجن المستأجرة دعوى مطالبة من شركة مالكة ومؤجرة لها لسفينة تملكها بموجب عقد مشارطة إيجار، تطالبها بقيمة غرامة التأخير عن عملية التفريغ بميناء الإسكندرية وكان المبلغ المطالب به كبير جداً ... فسألت زميلى وقلت له: لماذا الإستعانة بكل هذه الكتب، وهنالك مرجع موجود عن غرامات التأخير ومكافأة كسب الوقت فى النقل البحرى للدكتور **عبد المنعم خلاف** المحامى، وهو موجود بمكتبة منشأة المعارف، وقد إشتريت منه نسخة لمكتبة الشركة المصرية للملاحة، قال: سوف أشترى نسخة من هذا المرجع اليوم؛ لأن محامى الخصم هو الدكتور **صلاح المقدم**، وأن الأساس القانونى لهذا الموضوع غير متوافر لنا...

أنا المرحوم!!

وتمر عدة أيام ويتصل بى الزميل **محمد أحمد** ويقول لى أنه لم يجد المرجع فى سوق الكتب، ويطلب منى أن أوافيه وأعيره بالنسخة الموجودة بمكتبة الشركة المصرية للملاحة، وعلى وجه السرعة، لقرب جلسة المحكمة القادمة. فى اليوم التالى توجهت إلى الحاجة **عفاف الخليجى** رئيس قطاع التدريب بالشركة المصرية للملاحة البحرية، ورويت لها ما حدث مع زميلى المحامى، فأعطتنى الكتاب وقالت لى: إتصل بالمؤلف وإشترى ثلاث نسخ أخرى. قلت لها: أن المؤلف توفى منذ عدة شهور .. وقد قرأت نعيه فى الأهرام. واستطردت قائلاً: أنه سبق لى أن إلتقيت به عام ٩٠ فى مؤتمر تحكيم تجارى دولى نظمته جمعية كومبيصل، وقد أعطانى الكارت الخاص به ويحوى عنوان منزله وتليفوناته .. قالت: إذن إتصل بالورثة وأطلب منهم هذه النسخ. وبالفعل إتصلت بالورثة تليفونياً فأتضح أن الرقم تغير، فقمت بتحرير خطاب للورثة بالبريد العادى.

بعد عدة أيام، رن تليفون مكتبنا فى الساعة التاسعة صباحاً، وكان يوم أحد، وأتذكره جيداً لأن السكرتيرة فى صباح أيام الآحاد تتأخر للصلاة فى الكنيسة، فقمت أنا بالرد على التليفون:

- ألو .. أهلا وسهلا .. مين معايا.
- عايز أكلم الأستاذ **عادل عبد المعطى** عوض المحامى.
- أنا **عادل عبد المعطى** ..
- أهلا وسهلا .. سعادتك أرسلت خطاب لورثة المرحوم الدكتور **عبد المنعم خلاف** تطلب منهم نسخ من كتابه ..
- أيوه يا فندم .. أنا فعلا أرسلت الخطاب (وأن أتحدث مع المتكلم تيقنت أننى نجحت فى مسعاى وأن المتحدث هو أحد الورثة).
- طيب .. أنت تعرف مين اللى بيكلمك
- أحد الورثة ..
- لا ... أنا المرحوم الدكتور **عبد المنعم خلاف** المحامى ...!!

أنعقد لسانى برهة ... وشعرت بسخافة الموقف ورددت عليه تلقائياً:

- حمد الله على السلامة يا دكتور (كررتها أكثر من مرة وسط جلجلة ضحكاته) وقال:
- أنا عارف أنكم قرأتم خبر وفاة الأستاذ **عبد المنعم خلاف** فى الأهرام، وهو صديقى .. ويوم وفاته عزيت أهله .. وكثيراً من الناس إفتكروا أننى المتوفى ..

أفضل رسالة قانونية

ومنذ ذلك الوقت، أصبحت أكثر إتصالاً وقرباً منه. وفى عام ١٩٩٦ قام بإلقاء محاضرة قيمة أمام أعضاء الجمعية البحرية المصرية، وكان موضوع المحاضرة عن غرامات التأخير ومكافأة كسب الوقت فى النقل البحرى، وإمتلأت القاعة الرئيسية بالأكاديمية العربية للنقل البحرى - عن آخرها، وكان عدد كبير من الحضور وقوفاً . ويومها أبدع الدكتور **خلاف** فى حديثه، وأجاب على كافة الأسئلة التى وجهت إليه، ومعظمها من المحاميين البحريين والوكلاء الملاحيين. ويرحمه الله كان فى قمة السعادة والسرور؛ وأذكر قوله وقتئذ بأنه حصل على الدكتوراه فى ديسمبر عام ١٩٨٧ قبل خروجه على المعاش بأقل من عام، حيث كان يعمل رئيس القطاع القانونى بشركة مصر للتجارة الخارجية. لقد كان هذا اليوم - يوم مشهود فى تاريخ الجمعية البحرية المصرية.

يعتبر مؤلف أو رسالة المرحوم الدكتور **عبد المنعم خلاف** من أفضل الرسائل فى القانون البحرى وكانت بعنوان: «غرامة التأخير ومكافأة كسب الوقت فى النقل البحرى»، لماذا؟ لسببين:

السبب الأول: أنه إختار موضوع دقيق للغاية ويمس مجال النقل البحرى فى الصميم، لأنه لا يوجد عقد نقل أو مشارطة الإيجار - إلا ويحتل ويدرج أحد بنوده على شرط غرامة التأخير ومكافأة كسب الوقت حال شحن أو تفريغ أى سفينة. فضلاً عن أن قليل جداً من الخبراء؛ كانوا ملمين بقواعد إحتساب الغرامة والمكافأة. لذلك كانت مصر فى السبعينات من القرن الماضى؛ قد إستنزفت أموالاً بالعملة الصعبة دفعتها لملاك السفن الأجنبية نظير غرامات تأخير السفن، وبالذات السفن اليونانية التى كانت تنقل الأسمدة والغلال. وقد حكى لى المرحوم الدكتور **خلاف**، أن كثير من الملاك كانوا ينقلون واردات مصر على سفن قديمة، ويقومون بإحلال هذه السفن بأخرى جديدة، وكثيراً منهم اكتنزوا الأموال الوفيرة بسبب تعاملاتهم مع مصر وحصولهم على هذه الغرامات وأغلبها بدون حق، كما قال لى المرحوم الدكتور **خلاف** أنه كان هناك جرائم مالية ترتكب فى هذا الشأن، وكان يساعدهم فى ذلك بعض المصريين؛ للأسف. وأنه كان يحاول وقف هذا النزيف، تارة بتوعية المسؤولين، وتارة أخرى بتقرير نماذج مشارطات إيجار سفن سليمة.

السبب الثانى: أن الدكتور **خلاف** زاوج بمهارة فائقة بين الخبرة العملية والعلمية لينتج لنا رسالة علمية على مستوى راق، لقد كان قابض على ناصية موضوع رسالة الدكتوراه فى مرحلة الإعداد، بفهم ووعى، فكان المنتج من كافة الأوجه؛ أكثر إفادة لقطاع النقل البحرى المصرى والعربى حتى الآن. وأكثر إثراء للفكر القانونى العربى، وأظن أنه حتى الآن؛ لم يتطرق باحث قانونى آخر لنفس موضوع رسالة الدكتور **خلاف**.

لقد كان قدر الدكتور **عبد المنعم خلاف** مع موضوع رسالته، حسبما قال لى - منذ إشتغاله بالمحاماة أواخر عام ١٩٤٩، فى فترة التمرين بمكتب الأستاذين الراحلين؛ الدكتور **نور الدين رجائى** المحامى **وأحمد الخادم** المحامى، حيث كان يتعاطيان العديد من القضايا التجارية والنقل البحرى، ثم عمله كمستشار قانونى بشركة ملح بورسعيد ليمتد عام ١٩٥٧، وكان نشاطها الرئيسى إنتاج وتصدير الملح المصرى، ومن بعدها العمل بشركة مصر للتجارة الخارجية، وما لمسه عن قرب من منازعات تتعلق بغرامات التأخير ومكافأة كسب الوقت شحناً وتفريغاً ومباشرة قضايا التحكيم المتعلقة بذات الموضوع وذلك على مدار تسعة عشر عاماً كاملة. وقد تخلل ذلك؛ عمله مع لجنة تسوية غرامات الأسمدة المستوردة منذ عام ١٩٧٦ وحتى مطلع الثمانينات.

لقد جاءت رسالة المرحوم الدكتور **خلاف** ودراسته الفريدة لموضوع التأخير ومكافأة كسب الوقت فى النقل البحرى - كما جاء في تقديم وتصدير رسالته - مبعثها جملة عوامل أهمها:

أولاً: التجربة التى مرت بها مصر من مطلع السبعينات وحتى مطلع الثمانينات من القرن الماضى - أثر سياسة الإنفتاح الإقتصادى وتدفق السفن على الموانئ المصرية بما يفوق طاقة هذه الموانئ، وتضخم قيمة الغرامات التى تحملتها السلع المستوردة والمصدرة وإنتقل عبؤها فى النهاية إلى المستهلك أو الدولة بالنسبة للسلعة المدعمة، وهذا بدوره أدى بإنحراف الدعم إلى غير مستحقيه لإستهلاكه فى الغرامات.

ثانياً: قصور التشريع المصرى والعربى بصفة عامة عن معالجة الموضوع تفصيلاً، إلا من بعض النصوص المقتضبة والتى فى جوهرها تعتبر مكملة، ومن ثم كان المصدر الرئيسى فى هذا المجال هو العقد ثم العرف البحرى، ومن هنا كانت ضرورة اللجوء للتطبيق العملى وتتبع مساره.

ثالثاً: القضاء المصرى حجب نفسه عن نظر منازعات غرامات التأخير ومكافأة كسب الوقت لوجود شروط التحكيم فى مشارطات النقل بصفة تكاد تكون عامة وغالبة مع إستقرار محكمة النقض المصرية على إلتزام المرسل إليه بشرط التحكيم حتى ولو لم يكن طرفاً فى المشارطة ... إلخ.

ولد الدكتور **عبد المنعم محمد محمود خلاف** فى محافظة أسيوط بتاريخ ١٩٢٦/١٢/١ وحصل على الدكتوراه فى الحقوق فى موضوع غرامة التأخير ومكافأة كسب الوقت فى النقل البحرى بتقدير جيد جداً مع مرتبة الشرف وتبادل الرسالة مع الجامعات الأخرى، فى ديسمبر ١٩٨٧، وتم إعتماد الدرجة العلمية فى ١٩٨٨/٢/١٠.

رحم الله الدكتور **عبد المنعم خلاف** رحمة واسعة.

دراسة السوق (٢)



بقلم: سعيد رجب شرف

ينبغي هنا أن نحدد ما هو المقصود بكلمة (السوق) فبعض الناس يستخدم كلمة السوق في التعبير عن مكان محدد يتم فيه عملية البيع والشراء للسلع والخدمات المختلفة وبعض الناس يقصد بكلمة السوق بالمكان الذي تتم فيه عملية البيع والشراء . ويختلف مكان السوق جغرافياً من حيث المساحة الجغرافية له فيمكن أن يطلق لفظ السوق المحلي على مدينة كالقاهرة بأسواقها المختلفة - وقد يطلق كلمة السوق على جمهورية مصر العربية كلها - وقد يطلق سوق الدول العربية على جميع الدول العربية كما قد يطلق إسم السوق العالمية أو الدولية على جميع دول العالم كما في الأسواق المالية وأسواق البترول وأسواق الخامات المختلفة كما يطلق لفظ السوق على عملية البيع والشراء لصنف معين - مثل سوق الخردة أو سوق وكالة البلح مثلاً أو سوق قطع الغيار في وسط القاهرة أو في مصر الجديدة مثلاً.

ومن الإستخدامات المفيدة في ميدان دراسة جدوى المشروعات للفظ السوق هو إستخدام اللفظ للإشارة إلى حالة العلاقة بين قوى العرض والطلب لمنتج معين والتي يترتب عليه تحديد سعر معين. ومن هنا سوف نعرف السوق عندما يتعلق الأمر بدراسة الجدوى بأنه **مجموعة من الأفراد الذين تعكس متطلباتهم وحاجاتهم موقف العرض والطلب والذي يؤدي إلى تحديد السعر**. ومن هنا فإن أي دراسة لأي مشروع إستثماري مقترح تقتضي بالضرورة أن نحدد من هم جماعات الأفراد المستهدفين بالمنتج أو الخدمة التي يقترح المشروع الجديد تقديمها للسوق. أي ما هي نوع السوق (المستهلكين المحتملين) والتي تمثل طلب على منتج أو خدمة هذا المشروع؟

وعادة ما يتم تحديد هذه القوى تحديداً جغرافياً ولذا فإن دراسة الجدوى التسويقية عادة ما ترتبط بمنطقة جغرافية محددة سواء كانت هذه المنطقة محدودة أو متسعة بحيث تشمل السوق المحلي والخارجي. ومعرفة أين يوجد هؤلاء المستهلكين تفيد كثيراً في تحديد مقدار الطلب المحتمل كما تفيد أيضاً في بعض الحالات في تحديد الموقع المحتمل للمشروع . فالموقع الجيد للمشروع يمكن أن يؤدي إلى كل من إنخفاض السعر وزيادة الطلب.

وينبغي هنا أن نفرق بين دراسة السوق والدراسة التسويقية فالتسويق يعني عملية خلق السلعة وتوزيعها وتحديد سعرها - والترويج لها بالصورة التي تؤدي إلى إشباع حاجات المستهلك والمشروع معاً- والتي تتحدد دائماً بعملية التبادل التي تحدث في أي مكان . أما دراسة السوق فهي أوسع وأشمل من ذلك حيث أن دراسة التسويق جزء واحد منها بالإضافة إلى عملية التنبؤ بحجم الطلب.

تحديد الطلب للمشروع المقترح موضوع الدراسة

من أجل أن يتم تحديد الطلب وتوقعه لمشروع جديد مقترح ينبغي أن نفرق بين الطلب الكلي لسلعة أو خدمة محددة عند سعر معين. والطلب الذي يحتمل وجوده بالنسبة للإنتاج الخاص بمشروع مقترح يخضع للدراسة والتقييم بمعنى آخر فإنه ينبغي أن نفرق بين الطلب الكلي للسلعة والطلب الخاص بالمنتج (العلامة) التي سوف يقدمها المشروع . فعلى سبيل المثال لو كان المشروع المقترح سوف يقوم بإنتاج الأسمنت فإننا ينبغي أن نفرق بين الطلب الكلي للسوق على الأسمنت والطلب المحتمل على الأسمنت والطلب الذي سوف يقدمه هذا المشروع للسوق . وينبغي أن يكون الطلب الكلي على المنتج الذي يقترح المشروع إنتاجه معروف حتى يمكن تحديد نصيب هذا المشروع منه. وقد تسهل الإحصاءات المنشورة عن الطلب المتوقع على المنتجات المختلفة (سبق أن أشرنا في العدد السابق على ضرورة وجود خبرات إحصائية لدراسة أي جدوى إقتصادية) تعرفنا على حجم الطلب الكلي لسلعة أو خدمة معينة.

ويكون في هذه الحالة هدفنا النهائي هو أن نحدد نصيب المشروع المقترح من هذا الطلب . فلو كان الطلب الكلي غير مشبع بالكامل فإن إنتاج هذا المشروع الجديد سوف يضيف إلى مقدار الإشباع الحالي للطلب مزيداً من الإشباع ومن ثم يزيد من حجم تبادل هذا المنتج في السوق ..

وفي هذه الحالة فإن واجب القائم على دراسة المشروع أن يحول هذا الجزء غير المشبع إلى صورة رقمية لكي يمكن تحديد الطلب تحديداً كمياً.

ويمكن التوصل إلى معرفة ما إذا كان هناك حجماً من الطلب غير مشبع من ظاهرتين عامتين أساسيتين.

الأولى هي مؤشر الأسعار **والثانية** هي وجود بعض قواعد وضوابط الرقابة على الأسعار. فإذا كان هناك جزء من الطلب الكلي لم يتم إشباعه ولم تكن هناك قواعد تحكم الأسعار فإن الأسعار عادة ما ترتفع بصورة أكبر بكثير من تكلفة الإنتاج. وفي هذه الحالة يظهر الربح الغير عادي لبعض المنتجين للسلع والخدمات . وعلى الجانب الآخر إذا كان هناك نظاماً يتحكم في الأسعار ويرشدها فإن هذا يعني أنه عند مستويات الأسعار في السوق هناك جزءاً من الطلب لم يتم إشباعه والذي تهدف هذه الإجراءات إلى تقييده وتقلصه.

وفي بعض الأحيان قد لا يكون المنتج المقترح مثلاً لإضافة كمية جديدة إلى الكمية الموجودة بالفعل في السوق . ولكنه قد يكون منتجاً يحل محل منتج آخر يقدمه منتج آخر . وهنا فإن الطلب سوف يتم إشباعه بالمنتج الجديد بدلاً من المنتج القديم. وعادة ما تظهر هذه الحالة عندما يكون هناك طلب من جانب المستهلكين لجودة أعلى أو خدمات أفضل من تلك التي تقدم حالياً في السوق.

وقد يكون المشروع المقترح هو مشروع يقدم بعض الأساليب الحديثة التي تؤدي إلى تخفيض التكلفة الخاصة بالإنتاج وبالتالي تؤدي إلى تخفيض التكلفة الخاصة بالإنتاج وبالتالي تؤدي إلى تحقيق ميزة سعرية مقارنة بالمشروعات المنافسة الأخرى والموجودة فعلاً في السوق. وفي مثل هذه الحالة فلن يكون هناك فقط إعادة لتوزيع السوق بين المنتجين ولكن إحتمالاً لزيادة حجم الطلب الكلي نظراً لإنخفاض السعر.

أما إذا كان المنتج الذي سيتم إحلاله هو مستورداً لبعض السلع فإن المشروع يعتبر واحداً من المشروعات التي سوف تحل محل السلع المستوردة .. وهنا فإن أرقام الإستيراد للسلعة تمثل حالة الطلب الذي يوجد على هذه السلعة والتي سوف يحاول المشروع الجديد إشباعها .

أما المشروعات التي تهدف إلى زيادة حجم الصادرات فإنها ينبغي أن تقام على أساس إما طلب غير مشبع أو الإحلال محل أحد الموردين الدوليين في السوق الدولية.

حالة الخدمات التي تقدم مجاناً

من المحتمل أن يكون المشروع المقترح من المشروعات التي تعمل في تقديم الخدمات العامة مثل المدارس والمستشفيات والمطارات والطرق ... إلخ والتي تقدم مجاناً إلى المواطنين بواسطة الدولة أو بواسطة أجهزة الحكم المحلي . ولكون هذه الخدمات تقدم مجاناً أي أنه لا يوجد سعر لها - لا يعني أنه لا يوجد طلب أو سوق لهذه الخدمات أي أنه إنتقاء وجود السعر في هذه الحالة لا يعني إنتقاء الطلب أو السوق.

فعلى سبيل المثال في معظم الدول النامية هناك طلب غير مشبع على بعض الخدمات مثل الخدمات التعليمية أو الخدمات الصحية. ولكون أن هذه الخدمات لا تنعكس في صورة سوق (إنتقاء السعر) تجعل من الصعب بمكان أن نتنبأ بحجم هذا الطلب وبالمزايا التي تتحقق من وراء عملية تخصيص الموارد لإشباع مثل هذه الحاجات .

والواقع أن تعبير (المجانية) هنا هو تعبير نسبي. فالهواء يمكن للأفراد الحصول عليه مجاناً، ويعود السبب في هذا أننا لا نضحي بأي عملية إنتاجية والتي قد تتطلب هذا الهواء. أي أنه لا توجد للهواء فرص بديلة يتم التضحية بها في سبيل إستخدامه بواسطة الأفراد.

ولكن على الجانب الآخر فإن المستشفى أو المدرسة أو المطار تمثل نوعاً من التكلفة الإجتماعية حيث أن المواد التي إستخدمت لبنائه أي منها فإنه من الممكن إستخدامها في إشباع نوعاً آخر من الحاجات.

ولذلك فإن كلمة (مجانية) هي مجرد تسمية لأن المجتمع يدفع فعلياً للحصول على هذه الخدمات عندما يضحي ببعض الفرص البديلة لإستخدام هذه الموارد.

كما أن الأفراد يدفعون ثمناً لهذه الحاجات ولو بطريقة غير مباشرة متمثلة في الضرائب والرسوم .. وغيرها.

وفي العدد القادم إن شاء الله وإن كان في العمر بقية سنركز على مراحل دراسة السوق والله الموفق..

★★★

نظرة عين الطائر لإقتصاد النقل البحرى

الحلقة الثانية

بقلم / سمير معوض خبير إقتصاد النقل البحرى

تحتاج موانينا فى مصر إلى تخطيط علمى إقتصادى فنى وإدارى لرفع مناسيب طاقاتها الإنتاجية إلى المدى الذى يتوافق مع مواقعها المحورية فى بؤرة شبكات الطرق والمسالك البحرية الكوكبية سواء على البحر المتوسط أو على البحر الأحمر وإعانتها على أن تكون لاعباً أساسياً فى حلبة المباريات التنافسية العولمية. فلازالت موانينا لم تحصل بعد على بطاقة العضوية فى نادى عائلة الموانئ الكبرى. والجدول التالى يظهر تراتيب أكثر عشرة موانئ أوربية تداولاً للحاويات وفق إحصاءات العام ٢٠٠١:

م	الميناء	مليون حاوية	م	الميناء	مليون حاوية
١	روتردام	٦,٣٠	٦	فليكى ستو	٢,٨
٢	هامبورج	٥,٤٠	٧	الجسيراس	٢,٢
٣	أنتورب	٤,٧٠	٨	فالنسيا	١,٨
٤	بريمن هافن	٣,٠٠	٩	لوهافر	١,٧
٥	جويا تاورو	٢,٩٥	١٠	چينوا	١,٥

هذه الموانئ سعت سعياً دؤوباً وحثيثاً فى إطار تخطيط محدد المنطلقات منضبط المسارات ومتجانس ومتناغم الغايات صوب التفوق. فقد أدركت منذ أمد أن المثلث الذهبى لصناعة لوجستيات الموانى وهو إقتصاد بالغ الحداثة متعدد المستويات والمجالات يتألف من ثلاثة أضلاع متساوية هى على التوالى وثاقة العلاقة بين حلقات سلسلة الإمداد اللوجستى مع تحقيق أقصى درجات التكامل فيما بينها وتطوير مستويات إدارتها. إختصار أوقات إنتاجها وتزويد المشترين بها بإعتبار الموانى سوقاً فورية الطلب وفورية العرض. والسرعة فى التجاوب المباشر مع العملاء والمستخدمين لخدمات الميناء ومرافقه وإداراته فلا زالت الإستثمارات الموجهة لتحديث البنية الأساسية للموانى ومعداتها وأجهزتها التكنولوچية متواضعة بالمضاهاة مع الموانى المتطورة الأخرى فى الشرق والغرب. فلا توجد تدفقات إستثمارية محددة الوسائل والأهداف دون تدفقات مناظرة لها من العائد على الإستثمار مع العلم بأن صناعة الخدمات من أكثر الأنشطة الإقتصادية إدراراً للعوائد والفوائد والدخول ففى الظروف الطبيعية عادةً ما تحمل أنشطة الموانى عوامل نموها وتطورها فى إنفتاحها المستمر على ما يحدث فى العالم من تجديدات وإضافات نوعية. لن يكون متعارضاً مع المنطق أن نؤكد أن الموانى لا زالت لدينا بمقتضى مفاهيم الفكر الإدارى لمرحلة التخطيط المركزى والإدارة المركزية وكأن سدنة المذهب البيروقراطى يرون فى تحرير التخطيط والإدارة الإقتصادية أعمالاً تهدد قداسة التكوينات التى تنتمى إلى مرحلة إنقضت لكنها رغم ذلك باقية بآثارها وطواطمها وتابوهاتها وهذا هو تفسير لماذا إنطلقت موانى كثيرة وما إنفكت موانينا تدور فى دوائر مفرغة تتداوم فيها رطانات متواضعة الذكاء تتصادم مع زخم التثوير الإقتصادى لصناعة الموانى حتى فى الدول التى كان بيننا وبينها شأو رحيب. لاشك أن بروز ميناءى العين السخنة وشرق بورسعيد يعد إختراقة نوعية لأچندة رتابة الأداء الذى إتسمت به خطى موانينا. لكن هذين الميناءين عليهما أن يدركا خارج إطار التفكير بالتمنى أن عليهما معولاً كبيراً للولوج بمصر إلى القرن الحادى والعشرين بكل ما فيه من أجيال الموانى المتقدمة من خلال إستراتيچية تنافس تكاملى وسائلها التعاون وليس الصراع.

بيد أن لحمة وسداة هذه الإستراتيچية لا يمكن أن تتناسجا على نحو محبوك ومتماسك دون البحث فى مدى تناسق علاقتهما بمجرى قناة السويس التى ما فتئ مجمل فكرها الإقتصادى عاكفاً على حصر وتعداد مدخلات حصائل المرور فى المجاز المائى دون الإلتفات بدرجة كافية إلى أهميتها اللوجستية الكبرى فى عصر النقل الدولى متعدد ومتنوع الوسائل والوسائط والطرق فقناة السويس ليست هى المسطح المائى حسب وإنما هى كذلك الإمتدادات الجغرافية والنطاق التنموى والعمرانى والبشرى والمستقبل الإستراتيچى. كما أنه جراء متلاحقات التطورات الكاسحة الكبرى فإن على قناة السويس أن تبحث عن أدوار ووظائف جديدة ومضافة إلى عملها الذى بولغ فى حصره وتقليصه حتى صارت عبارة عن حارة ملاحية لا إهتمام لها خارج دائرة جباية المكوس والعشور برغم أنها مرفق عولمى الثقل الإستراتيچى والإقتصادى منذ مولدها فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر . فالقناة بإمكاناتها الهائلة أعظم وأخطر من أن تحاصر فى شرنقة تحجيم وتقزيم فعاليتها. تنبثق من ذلك حقيقة جوهرية لا ينبغى الإلتفاف من حولها وهى كون قناة السويس قاعدة إقتصادية إنتاجية وثيقة الصلة بالشئون التجارية لعموم أقطار الكرة الأرضية. فلا يمكن أن يظل تشكيل مجلس إدارتها مقصوراً على عدد محدد من موظفيها فهم فى نهاية الأمر موظفون تنفيذيون لا تتوافر لهم الخبرات والمعارف الدولية بصورة عملية تطبيقية . لا بد إذن أن يعاد تشكيل مجلس إدارة قناة السويس لتدمج فيه عناصر من الكفاءات والكفايات ذات الدراية والممارسات فى إقتصادات النقل البحرى وصناعة اللوچيستيات وتخطيط وإدارة الممرات البحرية الدولية والموانى والمناطق الحرة الإقتصادية الدولية للخروج بقناة السويس من زقاق الحارة الملاحية التى لا زالت قابعة فيها. فدور قناة السويس فى تعزيز ودعم الإقتصاد القومى لا زال دوراً مسجوناً فى تصورات تقليدية محددة .

عودة كرة أخرى إلى ميناءى العين السخنة وشرق بورسعيد. فالأول يحتل بقعة بالغة الأهمية عند رأس خليج السويس الذراع الغربية للبحر الأحمر . وهى تشغل مساحة شاتية تبلغ ألف هكتار (٢٣٨١ فدان) وتستلحق من ورائها فى الظهير المباشر منطقة حرة خاصة صناعية وتجارية مساحتها ٩٠٠٠ هكتار (٢١٤٢٩ فدان) ومن المخطط له أن يتداول ٨ مليون حاوية مكافئة فى العالم ٢٠٠٥ ستزداد إلى ٩٠ مليون حاوية مكافئة فى العام ٢٠٢٠ . مثل هذه التنبؤات ستضع مصر فى الصفوف الأولى على مستوى الموانى المليونية الدولية إذ سيكون وفقاً لهذه التصورات قنطرة وصل ما بين دول جنوب وجنوب شرقى آسيا وشرق أفريقيا وأستراليا ونيوزيلندا وأسواق شمال الكرة الإرضية. وبالنسبة لتوأمه ميناء شرق بورسعيد فإن الإحصاءات تشير إلى أرقام أكثر تواضعاً وإن كانت تتحدث عن أن الطاقة الإستيعابية الأولية ستكون فى حدود ١,٧٥ مليون حاوية مكافئة . فعلى أى الوجوه سيكون مستوى التنسيق ما بين قناة السويس وهذين الميناءين المحورين اللذين سيخرجان بمصر من عصر الموانئ التقليدية إلى عصر الموانئ الأكثر حداثة.

وفيما يتعلق بالنقل التجارى النهرى فى مصر فما يشار إليه على أنه ٤٠ ميناء نهرى تقع جميعها على نهر النيل وأفرعه فإنها لا ترقى جميعها على كونها أرصفة مراس متدنية الإمكانات والتسهيلات فالحاصل أن جملة شحنات البضائع التى يتم نقلها فى مصر بوسائل متنوعة تبلغ قرابة ٣٠٠ مليون طن لا ينقل منها بوساطة النقل النهرى سوى ٢ مليون طن أى ما نسبته ٠,٧ ٪ (سبعة فى الألف) لأن النقل النهرى بحالته الراهنة أكثر وسائل النقل بطئاً وتخلفاً وإن كان أرخصها جميعاً. فالملاحة فى نهر النيل وأفرعه تتعرض لعوائق جمة بسبب مشكلات الإطماء والموانع الأخرى التى تسد المجرى. يضاف إلى ذلك الإفتقار الشديد إلى معينات وتسهيلات الملاحة فى نهر النيل لا سيما فى الليل . الصورة ستعطينا إنطباعات أشد قتامه إذا ما طالعنا الأرقام التى تفصح عن أن النقل النهرى فى هولندا تبلغ نسبته ٥٥٪ من جملة عناصر النقل الأخرى وفى ألمانيا تصل نسبته إلى ٣٥٪ من جملة البضائع التى تنقل فيها.

ولأن عوامل وعناصر تطوير متلاحقة ستجتاح مجالات عمل الموانى فى مصر لأسباب خارجية ومحلية فإن إعادة هيكلة الإدارة المينائية فى مختلف درجاتها ومستوياتها لابد من الشروع فيها دون إبطاء. ويدخل فى ذلك الرؤية العملية التى يجب أن تصاغ بموجبها تشكيلات مجالس إدارات هيئات الموانئ بحيث تضم شخصيات غير حكومية من ذوى الإختصاص والدراية بعمليات وأنشطة الموانى وأن تضم كذلك عدداً من مستخدمى الميناء من المصدرين والمستوردين وفقاً للأعراف التى تسير عليها الموانئ العالمية التى قلصت من العناصر التنفيذية البيروقراطية وزادت من العناصر التى يمكنها أن تنظر إلى الميناء بإعتباره مشروعاً إقتصادياً وإستثمارياً يتعين أن يدار وفقاً لمفهوم الربح والقيم المضافة. على أساس أربح ودع غيرك يربح بحيث تكون المسؤولية الإقتصادية التضامنية تعمل فى توافق وتناسق من أجل تحقيق المصلحة العامة للإقتصاد القومى. فتسعير الخدمات يعد سبباً رئيساً فى إشاعة موجات من التضخم وإبهاظ الدوائر التجارية والصناعية بأعباء مالية تقلل من الأرباح والتراكمات الرأسمالية. كما أنها تخفض من القوى الشرائية لأعداد كبيرة من المواطنين لأن الذين يضعون تعريفات الرسوم فى الموانى لا يقيمون وزناً لتحليل جداول المدخلات والمخرجات ويركزون فى الأساس على كم الحصيلة وليس على الآثار السلبية التى تعكسها على كثير من عناصر الإنتاج والتكلفة . لأن مفاهيم الحسابات الإقتصادية تخضع لرؤى حسيرة غير عابئة بسلسلة الأفعال وردات الأفعال التى لا تنتهى عند حد معين بسبب المغالاة فى الإعتماد على التقويمات النقدية وإهمال ضرورة التقويمات الإقتصادية والإجتماعية.

لكارينجى إمبراطور صناعة الصلب فى أمريكا قول مأثور يدلل فيه على قيمة الإدارة العلمية الواقعية يقول فيه (خذوا منى كل ما أملك ودعوا لى التنظيم والإدارة فسوف أنهض من جديد) ولعل ذلك كان نبراساً للإدارة المتولية تشغيل ميناء جبل على بدبى إذ جعلت شعارها التطبيقى فى علاقتها بالعملاء والمستخدمين للميناء محدداً فى (قل لنا ماذا تريد وسوف نحققه لك) فالموانى أسواق لابد أن يجد فيها عملاؤها كل ما يرغبون فى شرائه من خدمات وأشياء، والموانى عندنا لم تضع بعد الصيغة الصحيحة لتطوير البنية التحتية والبنية الفوقية أو ما يعرف بالتنمية والتوسع الأفقى والنمو والإرتقاء الرأسى . ومعظم إرتباطات وعلاقات الموانى لا تخضع للمعايير المحلية وإنما هى كيانات إقتصادية محكومة بالقيم والتقويمات الإقتصادية للمجتمع الإقتصادى والتجارى الدولى والمغزى الذى ينبغى أن نتفهم فحواه هو أن الموانى العالمية المتطورة تعيش الآن فى زمن التحالفات المينائية الكبرى وتأسيساً على ذلك فإن الخطوط الملاحية الدولية الكبرى تنهج نهج الإندماج والتشابكات لكى تصبح أقوى من ذى قبل فى معترك القدرة على تحقيق الفوائد والعوائد بصورة متصاعدة.

والخصخصة لا تعنى على أى نحو أن نهرب من حجم البيروقراطية عتيقة الفكر جامدة الأداء إلى سعير جنوح عدم الإلتزام والإزورار بالمسؤولية عن طريقها الصحيح على يد القطاع الخاص بحيث يصبح الإقتصاد كالمستجير من الرمضاء بالنار. فصناعة النقل البحرى وصناعة الموانى بحاجة ماسة إلى قطاع خاص مؤهل تأهيلاً يتصادى مع مستلزمات وقواعد السوق البحرية الدولية التى لا تتعاطف مع سياسة المضاربات وإستهداف تحقيق أكبر قدر من الربح بأى صورة من الصور. فالقطاع الخاص فى الدول المتقدمة هو الذى يتولى تمويل عمليات البحوث والتطوير وهو الذى يستثمر فى البنية الأساسية للموانى والطرق وخطوط السكك الحديدية . وهو الذى ينشئ معاهد تدريب وتعليم البحارة. وهو من قبل ذلك ومن بعده يدرك حقيقة دوره فى الحفاظ على تماسك بناء الإقتصاد القومى. فالخصخصة لدينا مطلوبة لكنها ليست حلاً سحرياً تتحقق مراميه فور التفكير فيه. وعلى القطاع الخاص أن يعرف أن الموانى طاقات إنتاجية وطنية وأن الإقتصاد المصرى يعتمد الآن وبدرجة أكبر غداً على منظومة الموانى المصرية التى ستكفل للجميع نتائج جيدة إذا ما أحسنت إدراتها وتشغيلها بأسلوب يدفع بها إلى الأمام.

مذكرة بخصوص الحسابات الختامية للهيئة القومية للسكك
الحديدية عن العام المالى ٢٠٠٣/٢٠٠٢ مقارناً بعام ٢٠٠٢/٢٠٠١

بقلم دكتور
أحمد عيسوى صالح

الهيئة والمترو

- حققت إيرادات جارية قدرها ٩٤٤,٦ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٢ بخفض قدره ٠,٤ مليون جنيه عن عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ وقدره ٩٤٤,٧ وبنسبة خفض قدرها ٠,١٪.

حققت إيرادات الركاب زيادة قدرها ١,٧٪ حيث إرتفعت من ٦٨٤,١ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ إلى ٦٩٦,٠ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٢ فى حين إنخفضت إيرادات البضائع من ٢١١,٩ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ إلى ٢٠١,٨ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٢ بنسبة خفض قدرها ٤,٨٪.

- إنخفضت الإستخدامات الجارية من ١٩٤٤,٧ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ إلى ١٨٠٩,٤ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٢ بنسبة خفض قدرها ٧٪. حيث إرتفعت الأجور بنسبة ٥,٨٪ وإرتفعت المستلزمات السلعية بنسبة ١١٪ والمستلزمات الخدمية بنسبة ١٠٪ فى حين إنخفض مخصص الإهلاك بنسبة ٠,٦٪ من ٧٣٦,١ مليون جنيه إلى ٧٣١,٨ مليون جنيه، وإنخفضت الفوائد من ٢١٣,٤ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ إلى ٢,٠ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٢ بنسبة خفض قدرها ٩٩,١٪.
- حققت السكة الحديد عجزاً نهائياً قدره ٥٨٢,٧ مليون فى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٢ مقابل ٨٢٤,٥ مليون جنيه فى عام ٢٠٠١/ ٢٠٠٢ بنسبة خفض قدرها ٢٩,٣٪.
- وإذا ما إستبعدنا الإهلاك والفوائد من الإستخدامات الجارية فإن الإستخدامات الجارية تنخفض إلى ١٠٧٥,٥ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٢ مقابل ٩٩٥,٢ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ وبذلك فإن العجز الجارى ينخفض إلى ١٣١,٤ مليون جنيه مقابل ٥٠,٥ مليون جنيه فى العام السابق، وبعد إضافة ناتج التحويلات يتحول العجز النهائى إلى فائض قدره ١٥١,٢ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٢ مقابل ١٢٥,٠ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ بنسبة زيادة قدرها ٢١,٠٪ من ذلك يتبين أن التشغيل يحقق فائضاً إذا ما إستبعدنا الإهلاك والفوائد حيث أنها أعباء لا يجب أن تتحملها هيئة السكك الحديدية بل تتحملها الدولة لأن السكة الحديد ليست مسئولة عن الإستثمار فى البنية الأساسية (السكة والمحطات والمبانى والإنشاءات وخلافه) بل أن مسئولية السكة الحديدية تنحصر فى التشغيل كما هو الحال فى النقل البرى على الطرق حيث تنشئ الدولة الطريق ومرفقاته والمستخدم يشغل سواء لنقل الركاب أو البضائع ولذلك فإنه لا يجب أن تلجأ الدولة إلى زيادة التعريفة لتحقيق التوازن بين الإيرادات والتكاليف لأن ذلك سوف يؤدى فى الأجل المتوسط إلى إزدياد خسائر السكة الحديد حيث سوف يتحول المستخدم إلى إستخدام الوسائل البديلة المتاحة وحينئذ سوف تحقق السكة الحديد خسائر بسبب الطاقة الفائضة ولقد عالجت الدول الأوروبية مشكلة خسائر السكك الحديد بإتباع أساليب مختلفة حيث قامت بفصل البنية الأساسية عن التشغيل وتم الفصل بينها بنظامين:

أ- الفصل المؤسسى: والذى يتم بمقتضاه الفصل بين ملكية البنية الأساسية وتشغيل السكة الحديد إلى وحدات مستقلة وبرأسمال مستقل وميزانية مستقلة وعمالة مستقلة لكل منهما وقد تكون ملكية البنية الأساسية للدولة كما هو الحال فى كل من البرتغال والسويد ولكنها تعمل طبقاً للنظم والقواعد المطبقة فى القطاع الخاص، وقد تكون البنية الأساسية ملكية خاصة كما هو الحال فى كل من إنجلترا وفرنسا، والملكية الخاصة للبنية الأساسية ليست بالضرورة فكرة جيدة وفى فنلندا مدير البنية الأساسية للسكة الحديد إدارة تابعة لوزارة النقل والمواصلات.

ب- الفصل التنظيمى: وفى هذا النظام يتم خلق وحدات منفصلة وبحرية كبيرة فى التشغيل وهناك شكلين لهما:

١- وحدات تشغيل كجزء من تشغيل السكة الحديد كما هو الحال فى بلجيكا وإيطاليا والوحدات لها إدارة مستقلة وميزانية منفصلة ولكن ليس لها إستقلالية.

٢- وحدات مستقلة تنظم فى إطار شركة قابضة وهذا الأسلوب مطبق فى ألمانيا فالوحدات تنمو على أساس أن تكون شركات مستقلة (شركة مستقلة للسفر والسياحة، شركة مستقلة للبضائع، شركة مستقلة للشبكة، شركة مستقلة للمحطات والخدمة وكلها تحت الشركة القابضة.

ولذلك يجب دراسة النظم المطبقة فى الدول التى سبقتنا فى هذا المجال، ونطبق النظام الذى يناسب ظروفنا وأن نبدأ من حيث إنتهى الأخرون.

وعلى أية حال فمن اللازم مبدئياً أن تتحمل الدولة كافة ما يتعلق بالبنية الأساسية للسكة الحديد وأن تنحصر مسئولية السكة الحديد فى التشغيل فمن غير المعقول أن تتحمل السكة الحديد الإستثمارات للمشروعات القومية وكذلك ما يتم إنفاقه على التجديدات لأنها تكون عبئاً عليها من حيث قسط الإهلاك والفوائد على القروض وغير ذلك وفى تحمل الدولة ملكيتها للبنية الأساسية يكون هناك مساواة بين السكة الحديد والطرق حيث أن الدولة تتملك الطرق ومسئولية الدولة فى إنشائها وصيانتها وتنحصر مسئولية مالك الوحدة فى دفع رسوم الترخيص والتى من المفترض أن تغطى مصاريف صيانة الطريق.

الهيئة بدون المترو

- بلغت إيرادات النشاط الجارى ٧٣٧,٩ مليون جنيه فى ٢٠٠٣/٢٠٠٢ مقابل ٧٤٣,٨ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ بنسبة خفض قدرها ٠,٨٪ حيث إرتفعت إيرادات الركاب من ٤٨٣,٥ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ إلى ٤٩٠,٥ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٢ بنسبة زيادة قدرها ١,٤٪ فى حين إنخفضت إيرادات البضائع من ٢١١,٩ مليون جنيه إلى ٢٠١,٨ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٢ بنسبة خفض قدرها ٤,٨٪.
- إنخفضت الإستخدامات الجارية من ١٢٤٨,١ مليون جنيه إلى ١٢٤١,٧ مليون جنيه بنسبة خفض قدرها ٠,٥٪ حيث إرتفعت الأجور بنسبة ٥,٣٪ وإرتفعت المستلزمات السلعية بنسبة ١٥,٥٪ وإرتفعت المستلزمات الخدمية بنسبة ١٧٪ فى حين إنخفض الإهلاك بنسبة ١٪ وإنخفضت الفوائد بنسبة ٩٧,٩٪.
- بلغ العجز الجارى ٥٠٣,٨ مليون جنيه بنسبة خفض قدرها ٠,١٪.

وبإضافة الفرق بين الإيرادات التحويلية والتحويلات التخصيصية فإن العجز النهائى يبلغ ٢٣٢,٢ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٢ مقابل ٣٣٩,٥ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ بنسبة خفض قدرها ٣١,٦٪.

- وإذا ما إستبعدنا الإهلاك والفوائد من الإستخدامات الجارية فإنها تنخفض إلى ٩٢١,٥ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٢ مقابل ٨٥٠,٣ مليون جنيه فى ٢٠٠٢/٢٠٠١.

وبعد إضافة ناتج التحويلات يتحول العجز النهائى إلى فائض قدره ٨٨,١ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٢ مقابل ٥٨,٣ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ بنسبة زيادة قدرها ٥١,١٪.

مترو الأنفاق

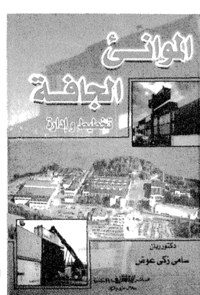
- إرتفعت إيرادات النشاط الجارى من ٢٠٣,٢ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ إلى ٢٠٦,٢ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٢بنسبة زيادة قدرها ١,٥٪.
- وإنخفضت الإستخدامات الجارية إلى ٥٦٧,٧ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٢ مقابل ٦٩٦,٦ مليون جنيه فى العام السابق بنسبة خفض قدرها ١٩,٥٪ ، حيث إرتفعت الأجور بنسبة ١٤,١٪ وإنخفضت المستلزمات السلعية والخدمية بنسبة ٤٪ وإنخفض الإهلاك من ٤١٤,٤ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ إلى ٤١٣,٣ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٢ بنسبة خفض قدرها ٠,٣٪ كما إنخفضت الفوائد من ١٢٨,٣ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ إلى ٠,٢٣٣ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٢ بنسبة خفض قدرها ٩٩,٨٢٪.
- حقق المترو عجزاً نهائياً قدره ٣٥٠,٥٪ فى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٢ مقابل ٤٨٢,٨ مليون جنيه فى عام ٢٠٠١/ ٢٠٠٢ بنسبة خفض قدرها ٢٧,٤٪.

وإذا ما إستبعد الإهلاك والفوائد يتحول العجز النهائى إلى فائض قدره ٦٣,١ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٢ مقابل ٦٠ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ بنسبة زيادة قدرها ٥,٢٪.

ومن ذلك يتبين أن التشغيل فى مترو الأنفاق يحقق فائضا بإستبعاد الإهلاك والفوائد فمن غير المقبول أن يتحمل المستخدم عبء الإهلاك للبنية الأساسية وفوائد القروض ويلزم أن يتم فصلها عن التشغيل لأن التعريفة لن تغطى التكاليف فى حالة تحميل التكاليف بالأعباء الإستثمارية لإنشاء النفق.

الموانى الجافة - تخطيط وإدارة
أول مرجع عن الموانى الجافة

المؤلف: ربان دكتور/ سامى زكى عوض
عضو هيئة التدريس بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى
الناشر: منشأة المعارف . جلال حزى وشركاه.



يتميز هذا المؤلف القيم بأنه مرجع جامع فى لموانئ الجافة ، فالكتاب يتناول فى الفصل الأول أهمية النقل ، والفصل الثانى النقل المتعدد الوسائط والتبادل الإليكترونى للبيانات ، والفصل الثالث يتناول دور الميناء الجاف فى السلسلة اللوجستية وكيفية إختيار الموقع ، ووظائف الموانى الجافة ، وشروط نجاح الميناء الجاف ، وفى الفصل الرابع يتناول الكتاب موضوع تخطيط الموانى الجافة ونظام العمل بمحطة بضائع الحاويات ، والأسباب المؤدية لفقد الطاقة التخزينية ، ونظام التخزين المقترح بالميناء الجاف ، والأنواع المختلفة لأسطح ساحات الحاويات ، ويتناول الفصل الخامس العمليات التشغيلية والمصاعب والمشاكل التى تواجه الموانى الجافة بمصر. ثم يأتى أهم فصل فى الكتاب ، وهو الفصل السادس حيث يتناول دراسة الجدوى المالية للموانى الجافة بطاقات مختلفة كإنشاء ميناء جاف يتداول ١٠٠ ألف حاوية ، ١٥٠ ألف حاوية ، ٢٠٠ ألف حاوية .. إلخ. ويستعرض مؤلف هذا المرجع عمل هذه الموانى الجافة وعلاقتها بالموانى البحرية وكافة وسائل ووسائط النقل بما فيها السكك الحديدية، وصلتها بالجمارك والهيئات الأخرى.

هذا الكتاب لا غنى عن إقتنائه لكافة المشتغلين فى مجال النقل البحرى والتجارة الخارجية ، وبالذات أصحاب المستودعات العمومية والخاصة والمناطق الحرة والعاملين فى المناطق الإقتصادية والصناعية فى المدن الصناعية الجديدة.

***

من كل كتاب ... صفحة

تقديم / إيمان العرجاوى

... لن أطيل على قارئى هذه المرة فى كتابة مقدمة للتعريف بالكاتب لأننا على وعد بإستكمال ما بدأنا قراءته من "طريقك من الفشل إلى النجاح" تأليف أ/ سيد صديق عبد الفتاح . ولو أننى أرى أن هذا العنوان لا يتسع لكل ما جاء بهذا الكتاب الشيق

ويجيب الكتاب عن سؤال "لماذا لم يرق إلى وظيفة أعلى" فيقول:

لأنه ينظر أبداً إلى ساعته ، كان يتذمر دائماً ، كان دائماً متأخر فى عمله ، كان راغباً فى حسن الخدمة ولم يكن فى الموضع المناسب ، لم يعمل بقلبه ، حجته دائماً لقد نسيت ، لم يكن مستعداً لأن يخطو الخطوة الثانية ، اختار أصدقاؤه ممن هم دونه قدر وكفاءة ، وأخيراً لأنه لم يتعلم شئ من أخطائه.

* وعن الفرصة يذكر الكتاب حكاية تمثال عند الإغريق كان يسمى تمثال الفرصة لم تبق منه سوى قاعدته كتب عليها هذا الحوار بين التمثال وعابر سبيل

قال عابر السبيل: ما إسمك أيها التمثال؟

قال التمثال: يدعوننى الفرصة .

قال عابر السبيل: فما الذى جعلك واقفاً متحفزاً هكذا على أطراف قدميك؟

قال التمثال: لأظهر أننى واقف هنا للحظة.

قال العابر: فلماذا أرى فى قدميك أجنحة؟

قال التمثال: لأظهر أنى ماضٍ على عجل.

قال العابر: ولماذا شعر ناصيتك طويل؟

قال التمثال: ليمسك بى من يبصرنى.

قال العابر: فلماذا مؤخر رأسك أصلع لا شعر فيه؟

قال التمثال: لأظهر أننى أفلت فإمساكى محال.

* وعن الحياة قدم لنا الكتاب هذه الكلمات:

- لابد للحياة أن تندفع فى تيار.. فالماء الذى لا يسيل .. يتعفن.
- الحياة مأساة لمن يشعر .. مهزلة لمن يفكر .. متعة لمن لا يشعر ولا يفكر.

* وللأستاذ أنيس منصور هذه الكلمات عن الحياة:

- الحياة مثل البصل .. قشرة تحت قشرة ولا شئ فى النهاية إلا الدموع.
- الحياة لها باب .. والموت له ألف باب.
- كل ما نحتاج إليه فى الحياة هو شئ من الأمل ، شئ من الثقة بالنفس ، أما النجاح فسوف يجئ وحده.
- ثلاثة أحداث فى حياتنا: نولد ونعيش ونموت ونحن لا نشعر بالميلاد ونخاف من الموت وننسى أن نعيش.
- هذه الحياة الآلية جعلتنا عاجزين عن الإستغراق فى أية عاطفة إنسانية نبيلة ، فكل شئ جرى وخطف وكل شئ مع أى شئ آخر فى نفس الوقت ، فحياتنا (سندوتش) من أشياء كثيرة وكوكتيلات من مشروبات كثيرة.

***

في حوار خاص لإنترناشيونال

اللواء عواد المعايطة مدير عام مؤسسة الموانئ الأردنية ميناء العقبة

لا مانع لخصخصة قطاع النقل البحرى بشرط المحافظة على الملكية الخاصة للدولة من أرض ومعدات

لا شك أن ميناء العقبة هو أحد العناصر الهامة فى قطاع النقل الأردنى لدوره البارز فى تنمية الإقتصاد الوطنى والدولى لانه يتمتع بموقع إستراتيجى ولعبور بضائع الترانزيت إلى الدول المجاورة. ويعد إختيار هيئة الأمم المتحدة لهذا الميناء طريقاً إستراتيجياً إلى بغداد لتنفيذ برنامج المساعدات والغذاء العالمى للعراق يدل على أنه أكثر تأ هيلاً وتجهيزاً فى المنطقة وما يتعلق بالبضائع السائبة والعامة التى بلغت ٣٥٪ من مجموع المساعدات إلى العراق عبر الميناء ونظراً لما تبينه الارقام والحقائق بما أنجزه ميناء العقبة إلتقت إنترناشيونال باللواء عواد المعايطة مدير عام مؤسسة الموانئ الأردنية لإفادتنا بالتطلعات والتطورات فى إطار التعاون بين مصر والأردن وتنشيط الصادرات والواردات والسياحة. وما يعده الميناء من أمن وسلامة والحفاظ على البيئة.

حوار: صفاء القلاوى



الوفد الأردنى المشارك فى المؤتمر المينائى الأفريقى الرابع
- عطوفة اللواء/ عواد باشا المعايطة مدير عام مؤسسة الموانئ الأردنية/ العقبة
- المهندس / أمير حافظ مدير العمليات بمؤسسة الموانئ / العقبة
- السيد / محمود هياجنه رئيس قسم الإستثمار والعلاقات الخارجية بمؤسسة الموانئ/ العقبة

فى البداية

أبدى اللواء عواد المعايطة إعجابه الشديد بوجود الوفد الأردنى بجمهورية مصر العربية الشقيقة وأكد أن مصر تجمع العرب والدول الأخرى من الشرق إلى الغرب وعقد مثل هذه المؤتمرات على أرضها تؤدى إلى تبادل الخبرات والإطلاع على كل ما يستجد فى قطاع النقل البحرى على مستوى العالم والتعاون مع الأشقة خاصة الموانئ المجاورة وخاصة ميناء البحر الأحمر نويبع وميناء الإسكندرية وغيرها.

عن تطوير ميناء العقبة - أفادنا

هذا الميناء رائد فى إنتاجه وعطائه حيث يربط بين المشرق والمغرب العربى ودول شرق آسيا إستغرق تطويره مراحل كبيرة حيث تجاوز حجم المناولة ١٧ مليون طن نتيجة إلتزام مؤسسة الموانئ بتقديم أفضل الخدمات بالرغم من الظروف المحيطة وإكتسب الميناء عبر الخمسين عام الماضية سمعة جودة الأداء فى الخدمات وتستخدم هذه الجودة فى الأعمال التجارية بصفة عامة والنقل البحرى بصفة خاصة.

ومن أهم مراحل التطوير:

أ - نظام الحوسبة:
حيث تقوم مؤسسة الموانئ بحوسبة أعمالها وربطها من خلال شبكة حديثة وسريعة بإستخدام أحدث التقنيات للتمكن من تبادل المعلومات وإدخالها ومعالجتها بأسرع وقت كذلك إنشاء قاعدة بيانات لإيجاد واجهة للربط مع النظام العالمى

ب - خطط توسيع الأرصفة:
وتوسيع ميناء الحاويات والآليات والمعدات وإنشاء رصيف متعدد الأغراض فى موقع رصيف الأخشاب وغيرها من المشاريع والخطط فى حيز السفينة.

وعن تقسيم مناطق ميناء العقبة أفادنا

يقسم ميناء العقبة إلى ثلاث مناطق رئيسية وهى

١- الميناء الرئيسى:
ويقع بالقرب من مدينة العقبة ويضم ١٢ رصيف وتستخدم لمناولة البضائع العامة والحبوب.

٢- منطقة ميناء الحاويات:
وتضم رصيف مؤته / الرورو/ الرصيف المشترك/ ميناء الحاويات/ رصيف اليرموك.

ونتيجة للتعاون بين مصر والأردن والعراق قمنا بإقامة خط ربط بحرى بين الدول العربية شرقاً وغرباً لربط طرق خليج العقبة وتقصير المسافة وزيادة حركة الركاب والبضائع.

٣- منطقة الميناء الصناعى:
وتقع على بعد ١٨ كم إلى الجنوب من الميناء الرئيسى وتتكون من رصيف النفط / رصيف الأخشاب / رصيف الميناء الصناعى/ الرصيف الشرقى والغربى.

وعن دور ميناء العقبة فى الأمن والسلامة البحرية وحماية البيئة - أفاد

لقد أصبح أمن الموانى أحد أهم القضايا المطروحة فى قطاع النقل البحرى على المستوى العالمى لذلك كان لابد من إنشاء نظام أمنى يواكب المتطلبات الوطنية والإتفاقيات الدولية وبوجود جهاز رقابة لحماية البضائع ومنشآت الميناء وعن طريق اللجنة الوطنية لمتابعة تطبيقه وتحد من أى نشاطات مخالفة للقوانين بمعنى الإلتزام بالأسس وتقييم المخاطر وتطبيق الخطة للحد من المخاطر.

ماهى الخطط المستقبلية لتحديث الميناء - أفادنا

- بسؤاله بشكل عام عن آرائه فى خصخصة النقل البحرى الأردنى.

أجاب سيادته:
لامانع من وجود خصخصة للنقل البحرى بشرط المحافظة على الملكية الخاصة للدولة من أرض ومعدات وقد إتجهنا بالفعل إلى خصخصة أجزاء من الميناء تم بالفعل فى ميناء الحاويات وتم إحالته إلى شركة دانماركية عالمية فى مجال الحاويات والأمر أفضل بكثير فالخصخصة هى التخصص والمشاركة بين القطاع العام والخاص ويعتبر عام ٢٠٠٣ هو العام الأنجح لميناء العقبة منذ عام ١٩٩١ نتيجة إلتزام مؤسسة الموانئ بتقديم أفضل الخدمات علماً بأن المرونة والإلتزام من السياسات لدى العاملين.

وفى نهاية اللقاء توجهنا بالشكر لسيادته والترحيب به كما تقدم سيادته بالشكر لأسرة المجلة وتمنى المزيد من عقد المؤتمرات لما لها من آثارها الإيجابية فى الأمن والسلامة البحرية على المستوى العالمى ومزيد من التعاون بين مصر والأردن .

***

إحتفال رسمي وشعبي مهيب بميناء بورتوفيق لسفر أول أفواج الحجاج على العبارة السلام ٩٢

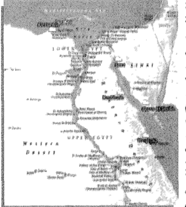


.. في جو روحاني ملأ أرجاء ميناء السويس بالدعوات والتكبيرات والإبتهالات .. حيث يمثل هذا الميناء العتبة الأولى لحجاج بيت الله الحرام إلى الأراضي المقدسة.

.. وكالعادة أعد هذا العام إحتفالاً رسمياً مهيب على ضفاف الميناء بتوديع أول أفواج الحجاج لهذا العام بعد وضع خطة طموحة ومنظمة من جانب هيئة موانى البحر الأحمر بوضع التيسرات والتسهيلات لضيوف الرحمن .. أشاد بها السادة الحضور من الحجاج وكبار المسئولين الذين شهدوا هذا الإحتفال وفي مقدمتهم .. الإمام الأكبر شيخ الأزهر د. محمد سيد طنطاوى، والدكتور وزير الأوقاف، والدكتور وزير النقل - ومحافظ السويس واللواء رئيس هيئة موانى البحر الأحمر، وأعضاء مجلس الشعب والشورى والقيادات السياسية والشعبية والتنفيذية بالمحافظة حيث كان في إستقبالهم اللواء/ محفوظ طه مرزوق رئيس الهيئة والمهندس/ ممدوح إسماعيل رئيس مجلس إدارة شركة السلام للنقل البحرى .. والذين يعتزون بهذه الثقة الغالية سائلين الله عز وجل أن يوفقنا لخدمة ضيوف الرحمن في رحلتهم المقدسة إلى الأراضي السعودية وعودتهم سالمين غانمين إلى أرض الوطن.



إختيار شركة بيسكو (BESCO) لمنصب نائب رئيس مجموعة صناعة البترول لدول حوض البحر المتوسط (MOIG)



يعتبر الحفاظ على البيئة جزءاً هاماً في منظمة التجارة العالمية التي من أهدافها حماية البيئة وتحقيق التنمية المستدامة وقد برز دور المواصفات القياسية في مجال القضايا البيئية خلال مؤتمر ريو دي چانيرو عام ١٩٩٢ حيث كلف المؤتمر منظمة الأيزو بإصدار مواصفة دولية موحدة لنظم الإدارة البيئية وإنطلاقاً من القبول العالمي السريع لمجموعة الأيزو ٩٠٠٠ لنظم إدارة الجودة وتفويض ريو للحد من الآثار السلبية لتعدد النظم والمواصفات ذات الصلة بقضايا على المستوى الوطني والإقليمي والدولة والعمل على بلورة مواصفات دولية موحدة للإدارة البيئية.

وقد إستطاعت شركة بيسكو أن تحصل على شهادة الدولة المتكاملة في الإدارة الأيزو ٢٠٠٠ - ٩٠٠١ وشهادة الجودة الأيزو ٩٦ - ١٤٠١ في مجال الإدارة البيئية بوضع نظام بيئى متكامل جارى العمل به وتطبيقه في جميع المراكز برعاية م/ أشرف ثابت - رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب حيث تدار مراكز الشركة بأسلوب علمي طبقاً للمواصفات الدولية المتعارف عليها في مجال مكافحة التلوث البترولى البحرى بالمياه الإقليمية بجمهورية مصر العربية بالتعاون مع قطاع البترول وجهاز شئون البيئة والجهات المختلفة المعنية لحماية البيئة محلياً ودولياً وقد حرصت الشركة من خلال إدارتها للمراكز على تطبيق القوانين المصرية والمعاهدات الدولية الخاصة لحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن الشاحنات وتلافي الحوادث وأحجامها حتى القضاء عليها في خلال عام ٢٠٠٤ تم إختيار الشركة لتولي منصب نائب رئيس مجموعة صناعة البترول لدول حوض البحر المتوسط (MOIG) وإختيارها عضواً بالإتحاد الدولي للموانئ والمنائر IABH لتكون بذلك العضو الوحيد في جمهورية مصر العربية بالإضافة إلى عضويتها لإتحاد الموانى العربية ASPF.

عائدات قناة السويس تبلغ 265.5 مليون دولار

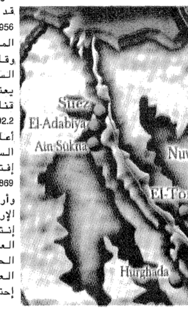
خلال النصف الأول من العام المالى الجارى

حققت قناة السويس إرتفاعاً ملحوظاً في عائداتها خلال النصف الأول من العام المالى الحالى الذى بدأ في الأول من يوليو 2004 حتى نهاية ديسمبر الماضى بلغ 265.5 مليون دولار. وأظهرت إحصاءات هيئة قناة السويس أن إجمالى عائدات القناة خلال هذه الفترة قد بلغ مليارا و607.1 مليون دولار مقابل مليار و341.6 مليون دولار خلال نفس الفترة من العام المالى الماضى.

وبينت الإحصاءات أن إجمالى عدد السفن المارة بقناة السويس خلال نفس الفترة قد بلغ 8632 سفينة مقابل 7956 سفينة العام المالى الماضى بإرتفاع 676 سفينة.

وقال مسئول بهيئة قناة السويس أن شهر ديسمبر يعتبر أعلى شهر تحقق فيه قناة السويس عائدات بلغت 292.2 مليون دولار، وهو أعلى عائد تحققه قناة السويس في تاريخها منذ إفتتاحها للملاحة في عام 1869

وأرجع المسئول هذا الإرتفاع إلى إستمرار إنتعاش حركة التجارة العالمية نتيجة إستمرار الحرب في العراق ولجوء العديد من الدول لتأمين إحتياجها من السلع والنفط.





زيارة الدكتور محمود محى الدين وزير والإستثمار لميناء السخنة

شمال غرب خليج السويس ورافقه فيها اللواء محمد سيف الدين جلال محافظ السويس ومصطفى شعراوى رئيس جهاز المنطقة الخاصة شمال غرب خليج السويس والمحاسب أحمد جلال رئيس المجلس الشعبى المحلى لمحافظة السويس وأعضاء مجلس الشعب والشورى والمهندس وائل قدور أمين الحزب الوطنى واللواء بحرى / محفوظ طه مرزوق رئيس هيئة موانى البحر الأحمر . وكان فى إستقبال سيادتهم الدكتور/ إسماعيل مبارك مستشار رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة وخلال الجولة التى قام بها سيادته بميناء السخنة أوضح أن سياسة الحكومة تركز على الدخول بالخبرة الفنية وجزء من رأس المال بحيث يكون لدينا حصة غير حاكمة تسمح لنا بالتخارج وإستخدام العائد فى مشروعات أخرى .

وقال أنه تم تشكيل لجنة وزارية تمثل فيها هيئة الإستثمار ومنطقة شمال غرب خليج السويس ومحافظ السويس لإعداد برنامج زمنى لتطوير المنطقة وسوف يتم الإعلان عن هذا البرنامج بعد العرض على السيد رئيس مجلس الوزراء خلال الأسابيع القليلة المقبلة . وأضاف أن منطقة السخنة نجحت فى إجتذاب إستثمارات ضخمة تصل إلى ١٠ مليارات جنيه وخطة الحكومة هى تدويل هذه الإستثمارات وإعادة تصديرها لدول مجاورة بجانب تنظيم حملة من الترويج مبنية على الدراسة العلمية.

وأكد الوزير أن هذه المنطقة تعتبر من أفضل الأماكن لجذب الإستثمارات الأجنبية المشتركة فى مصر وتعطى الفرصة لإيجاد فرص عمل وتزكية روح المبادرة لدى القطاع الخاص سواء العمل بهذه الشركات أو معها أو إقامة بعض المشروعات المساندة لها فى المستقبل.

وأضاف الدكتور إسماعيل مبارك مستشار رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة أن الميناء مقام على مساحة ٢٤ مليون متر مربع وشملت المرحلة الأولى بناء الحوض الأول بمساحة ٢ مليون متر مربع وبه رصيفين بطول ٧٥٠ متر لكل منهما وعرض ٣٢٠ متر ويستقبل الميناء السفن حتى طول ٣٠٠ متر وغاطس ١٧ متر وحمولات تصل إلى ١٨٠ ألف طن بالإضافة إلى رصيفين ١٠٠ متر لكل منهما لسفن الدحرجة .

وأكد أنه تم توقيع عقود مع شركات أجنبية لإقامة مشروعات صناعية كبرى تبلغ ١,٦ مليار دولار حيث قام الربان أسامة الشريف رئيس مجلس الإدارة لجذب إستثمارات أجنبية وعربية للمشاركة فى هذه المشروعات أهمها:



والمنطقة الإقتصادية الخاصة شمال غرب خليج السويس

١- مشروع تموين السفن بالوقود بتكلفة إستثمارية ٧٠ مليون دولار.

٢- مشروع إنتاج الديزل الحيوى بتكلفة إستثمارية ٩٠ مليون دولار ويدخل فى ذلك الزراعات المطلوبة.

٣- مشروع السكر بتكلفة إستثمارية ١٢٠ مليون دولار.

٤- مشروع لصوامع الغلال بتكلفة إستثمارية ٥٠ مليون دولار.

٥- مشروع المواشى الحية واللحوم المعلبة بتكلفة إستثمارية ١٠٠ مليون دولار

٦- مشروع لإنتاج الماغنسيوم بتكلفة إستثمارية ٧٠٠ مليون دولار

٧- مشروع لإنتاج الصوف بتكلفة إستثمارية ٥٠ مليون دولار.

٨- مشروع إنتاج الأمونيا بتكلفة إستثمارية ٥٠٠ مليون دولار بالمنطقة الخاصة وتوجد خزاناته بالميناء.



وكشف معالى الوزير عن وجود برنامج مشترك من وزارتى الإستثمار والتجارة لحل مشاكل المناطق الصناعية. وهناك بعض المناطق سوف تستفيد من التطورات الإقتصادية الجديدة مثل بروتوكول الكويز

وأعلن وزير الإستثمار أنه
السخنة بشبكة الموانئ
إستراتيجية الحكومة
الإستثمار ترتكز على ت
والترويج وعدم حصرها
الضريبية.

ربط ميناء
رية وأكد أن
سين مناخ
ائل الجذب
تخفيضات

كما أعلن اللواء سيف الدين جلال محافظ السويس أن إجمالى الإستثمارات القائمة فى المنطقة الإقتصادية بالسخنة تصل إلى ١٠,٥ مليار جنيه ساهمت فى توفير ستة آلاف فرصة عمل وهى تمثل إستثمارات وتكاليف إستثمارية لـ ١٦ مشروعاً.

كما صرح اللواء بحرى محفوظ طه مرزوق رئيس هيئة موانى البحر الأحمر بأن إستثمارات الحكومة بلغت ١,٢ مليار جنيه لبناء ميناء السخنة المحورى الذى يضم ممراً ملاحياً وحاجز أمواج وأرصفة بطول ألف متر وبناء أسوار بطول ٢٤ كيلو متر وبناء محطة معالجة المياه وسنترال وتم تسليمه لشركة تنمية ميناء السخنة لإدارته ويعتبر نموذجاً لمشاركة قطاع النقل البحرى والموانى مع القطاع الخاص لإدارة الموانى إليكترونياً لخدمة التصدير من شركات المنطقة الإقتصادية الخاصة المظاهرة للميناء



* * *



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt   **كينج مريوط - الاسكندرية**

شركتنا :-



- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.



موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com









أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يتقدمون بأخلص التهانى القلبية

للسيد اللواء بحرى

حسين الهرميل

بثقة القيادة السياسية على تعيينه
رئيساً لمجلس إدارة
الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية
متمنين لسيادته دوام التقدم والنجاح
فى موقعه الجديد



فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

رئيس جمهورية مصر العربية

سويتش أمان جديد مزود بنظام إغلاق لخدمة عملية مراقبة الأماكن الصناعية الخطيرة

تعد Comitronic شركة متخصصة فى تسويق معدات الأمان، وقد قامت بطرح سويتش أمان جديد يتمتع بكونه سويتش مستقل بنظام تحكم داخلى ومزود بنظام إغلاق متطور.

وفى إطار كونه نابع من تكنولوجيا إلكترونية مبتكرة، عالية الكفاءة وفائقة السهولة من حيث الإستخدام، يعتبر سويتش AMX 5 CK الجديد جهاز أمان مستقل بدون ربط "non contact" ومصنف طبقاً للفئة ٣ من معيار الأمان القياسى الأوروبى EN 954 - 1 الخاص بأمان الأجهزة، إلى جانب ذلك فقد تم تزويده بنظام إغلاق إلكترونى عن طريق مفتاح تشفير خاص.

هذا وقد تم تزويد السويتش الجديد بنظام إلكترونى متكامل وفريد من نوعه ألا وهو نظام Acotom 3 وهوعبارة عن نظام فك التشفير إرتكازاً على وحدات مغناطيس غير قابلة تماماً للعبث بها وذلك على نقيض الأنظمة المنافسة التى تعتمد على سويتش "مشطى الشكل".

ومن ثم يقوم السويتش الجديد بخدمة تطبيقات عديدة:

١ - يقوم سويتش AMX5 CK فى المقام الأول بخدمة مراقبة فتح أبواب الماكينات الخطرة.

٢ - يحتوى سويتش AMX5 CK على نظام إغلاق كهربائى عن طريق مفتاح تشفير لخدمة عملية مراقبة الأماكن الخطيرة. وبالتالى يعمل سويتش AMX5 CK على تفادى إعادة تشغيل الماكينة فى حالة حدوث إغلاق خطأ لبوابة الدخول أثناء وجود عامل التشغيل بداخلها.

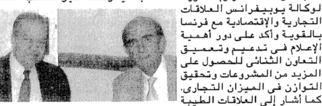
ومن جهة أخرى يمكن إستخدام سويتش الأمان الجديد AMX5 CK على حدة لإجراء إغلاق كهربائى لأى منطقة خطرة فنجد أن مفتاح التشفير مصمم على وحدة إستقبال السويتش مما يعمل على إيقاف تشغيله. هذا ويتكون السويتش الجديد من جهاز إرسال وجهاز إستقبال بداخل صندوق مصنوع من مادة الـ polycarbonate. كما يتمتع سويتش AMX5 CK بخطين أمان NO (مفتوح طبيعياً) فضلاً عن خط إضافى NF (مغلق طبيعياً) فى إطار تزويده بوحدة توصيل طراز M12.

إلى جانب ذلك يمكن إستخدام سويتش AMX5 CK مع وحدة BLOCK C4CK وهى عبارة عن وحدة توصيل مزودة بمفتاح إغلاق. ومن هنا يعد هذا النظام مفهوماً تكنولوجياً جديداً موجه لإجراء إحلال سهل لأنظمة الإغلاق العادية.

وفى النهاية تبحث حالياً شركة Comitronic عن موزعين.

مصر - فرنسا
دور الإعلام فى تدعيم العلاقات الإقتصادية

فى المحاضرة التى ألقاها حسن بهنام فى مقر جمعية «اكتيم» برئاسة المهندس سعد نصار وبحضور أعضاء الجمعية وصف مدير المكتب الصحفى لوكالة يوبيفرانس العلاقات التجارية والإقتصادية مع فرنسا بالقوية وأكد على دور أهمية الإعلام فى تدعيم وتعميق التعاون الثنائى للحصول على المزيد من المشروعات وتحقيق التوازن فى الميزان التجارى.




كما أشار إلى العلاقات الطيبة التى تربط المكتب الصحفى ليوبيفرانس (BITF) بالأوساط الصحفية والإعلامية المصرية والتى تتمتع بالشفافية وترتكز على تعاون مثمر وبناء، وأكد على مساهمتهم فى جذب المستثمرين الفرنسيين إلى مصر بواسطة العديد من الأخبار والمقالات واللقاءات مع الوفود والشخصيات الفرنسية وإعطاء صورة واضحة عن الفرص المتوافرة فى الأسواق المصرية.

وثم إنتقل إلى شرح نشاطات الـBITF وسياسة العمل عن قرب وتكثيف الإتصالات مع الصحفيين المصريين والإستفادة من التكنولوجيا المتقدمة المتوافرة فى مصر لإعطاء أحدث المعلومات عن منتجات الشركات الفرنسية للصحفيين.

وفى هذا النطاق أعلن حسن بهنام بأن منذ أول يناير من العام الحالى، تم توزيع ٨٨ ملف صحفى عن المنتجات الحديثة للشركات الفرنسية و٧٣ بيان صحفى عن زيارات رسمية وندوات ومؤتمرات مصرية - فرنسية إلى الأوساط الصحفية فى مصر، إلى جانب تغطية إعلامية لجميع النشاطات الفرنسية فى مصر كما أكد على أهمية المتابعة فى العمل الصحفى فى الحصول على نتائج مطلوبة.

وأضاف بأن تتمتع مصر بالعديد من الفرص فى إقامة مشروعات جديدة خلفاً للمشروعات الضخمة القائمة حالياً مثل مشروع توشكى والذى تشارك فى فرنسا قائلاً:

«الأخوة والأخوات الصحفيين يلعبون دور هام فى الربط بين الشركات الراغبين فى الإستثمار فى مصر من ناحية والرأى العام والمسئولين من ناحية أخرى بواسطة نشر كل جديد يخص هذا المشروع».

وفى ختام المحاضرة أشار حسن بهنام إلى الثورة الإعلامية فى الأعوام الأخيرة نتيجة التطور التكنولوجى فى مجال المعلومات والإتصالات وظهور أدوات حديثة مثل الإنترنت التى حسنت طبيعة العلاقات بين المصادر الصحفية.

كما رحب بالمكاتب الصحفية والمتحدثين الرسميين فى الوزارات المصرية الذين يلعبوا دور أساسى فى توصيل المعلومات إلى الرأى العام بواسطة الصحافة.

المستشار الإقتصادى الفرنسى
«مصر بها فرص هامة»

صرح السيد هرفيه بيكيه Hervé Piquet رئيس البعثة الإقتصادية الفرنسية فى مصر بأن الشركات الفرنسية لديها ثقة فى الإستقرار الإقتصادى والسياسى فى مصر على المدى الطويل مما يدفعها إلى زيادة وتنويع إستثماراتها.

وأمام أكثر من مائة من رجال الأعمال ومسئولى كبرى الشركات الفرنسية الذين جاءوا لمصر للمشاركة فى مؤتمر الـGIP (مجموعة الصناعة والترويج)، قام السيد هرفيه بيكيه بتوجيه الدعوة إليهم وتشجيعهم على الإستثمار فى مصر بهدف الإستفادة من الفرص المتوفرة فى أهم سوق فى المنطقة لما يتمتع به من مستقبل واعد نتيجة تعداد مواطنيه البالغ ٧٢ مليون نسمة.

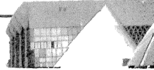
ووفقاً للمستشار الإقتصادى، فإنه لتحقيق هذه الأهداف، يتعين على الشركات الفرنسية إبرام شراكات (joint-ventures) مع الشركات المصرية فضلاً عن التركيز على نقل التكنولوجيات وعلى التدريب. وفى واقع الأمر، تتمثل أكبر ثروة فى مصر فى جيلها الجديد القادر تماماً على إستيعاب أحدث التكنولوجيات.

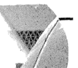
وتعتبر مدينة الإسكندرية خير مثال. ففرنسا متواجدة بالفعل فى الإسكندرية. ومكتبة الإسكندرية تعتبر بمثابة جسر يربط بين الشاطئ الجنوبى والشمالى للبحر المتوسط. ومن الطبيعى أن يكون الميناء الأول لمصر بوابة لدخول المنتجات الفرنسية إلى مصر وبوابة لخروج المنتجات المصرية إلى الأسواق الأوروبية والفرنسية بشكل خاص.

ووفقاً للسيد هرفيه بيكيه، تتمتع مصر بتراث تاريخى وثقافى فريد من نوعه. ومن ثم فهو ميزة فى خدمة مجال السياحة بها. غير أنه ينبغى أيضاً التركيز على مصر الحديث المفتوحة على الخارج والقادرة على تحقيق كبرى الإنجازات التقنية والتكنولوجية عالية المستوى. ومن هنا فإن فريق البعثة الإقتصادية الفرنسية يرى أن ترويج صورة مصر «اليوم» هو من أهم الأولويات.

هذا وقد أضاف المستشار الإقتصادى قائلاً: «إن الدولة التى قامت ببناء الأهرامات إستطاعت أن تثبت قدرتها على تحقيق إنجازات هامة مثل محطة مبارك فى توشكى وهى أكبر محطة ضخ على مستوى العالم فضلاً عن مدينة الإنتاج الإعلامى والقرية الذكية «الـ Smart Village» التى تعتبر مركزاً تكنولوجيا هاماً فى خدمة منطقة الشرق الأوسط والتى تتشابه مع مدينة دبى للإنترنت Dubai Internet City».

وفى النهاية أعلن السيد هرفيه بيكيه أن فرنسا تتابع بإهتمام شديد مشروع توشكى الذى تشارك فيه شركات فرنسية. كما أعرب عن تمنياته بنجاح هذا المشروع الضخم الذى يعد مشروعاً حيوياً لمستقبل مصر نظراً لإمكانياته الإقتصادية ولاسيما إمكانياته الزراعية الهائلة.





أخبار الهرم الرابع



إهداء دانمركى لمكتبة الإسكندرية تخليداً لذكرى الكاتب الدانمركى هانز كريستيان أندرسون وتعيين الدكتور إسماعيل سراج الدين سفيراً لمؤسسة هانز كريستيان أندرسون الدانمركية

نظمت مكتبة الإسكندرية وسفارة الدانمرك بالقاهرة إحتفال بمكتبة الإسكندرية، ورأس الإحتفال الأمير **يواكيم** H.R.H Prince Joachim of Denmark نجل الملكة الأصغر، والسيد مدير المكتبة الملكية بالدانمرك، وسفير الدانمرك بالقاهرة والوفد المرافق لهم. وكان فى إستقبالهم الدكتور **إسماعيل سراج الدين** مدير المكتبة، والذى تم تعيينه سفيراً لمؤسسة هانز كريستيان أندرسون. ويقام هذا الإحتفال بمناسبة إهداء مؤسسة "هانز كريستيان أندرسون ٢٠٠٥" إهدائها الثانى لمكتبة الإسكندرية وذلك بحلول بمناسبة حلول الذكرى المئوية لمولد الكاتب الدانمركى هانز كريستيان أندرسون (١٨٠٥ - ١٨٧٥) عام ٢٠٠٥ . **أندرسون** هو المؤلف الذى أمتع العديد من الأجيال بكتاباته المتميزة فى مجال أدب الأطفال من أشهرها البطة القبيحة، وعروس البحر الصغيرة، والأميرة وحبة البازلاء. وهو أيضاً المؤلف الذى ترجمت أعماله إلى معظم لغات العالم.

وقد قررت الدانمرك الإحتفال بهذه المناسبة من خلال عام كامل من النشاطات الفنية المتميزة تخليداً لذكرى هذا الكاتب العظيم. جاءت هذه المبادرة من خلال المجلس المحلى للمدينة الصغيرة التى ولد بها وهى مدينة أودينس الدانمركية.

من أجل هذا الغرض النبيل تم إنشاء مؤسسة "هانز كريستيان أندرسون ٢٠٠٥" وهى المؤسسة التى ستتولى الإشراف على تلك الأنشطة الفنية والثقافية إلى جانب الدعم المالى الذى ستقدمه المؤسسة خلال عام الفن المزمع إقامته فى عام ٢٠٠٥ .

بلغت قيمة هذا الدعم حوالى ٢٦ مليون يورو مقدمة من هذه المؤسسة بالتعاون مع مدينة أودينس، ومؤسسة بيكوبن، ووزارة الإقتصاد الدانمركية، ووزارة الثقافة الدانمركية ، والمجلس المحلى لمدينة فونن الدانمركية.

الحفاظ على البيئة البحرية فى ندوة بمكتبة الإسكندرية

حول "التلوث البحرى ومستقبل التنمية البحرية فى ضوء التقدم التكنولوچى نظمت مكتبة الإسكندرية ندوة تحدث فيها اللواء بحرى أركان حرب الدكتور / **محمد حسن موسى بيومى**، أدار الندوة الدكتور **صلاح فضل** أستاذ الأدب العربى ومستشار مدير المكتبة.

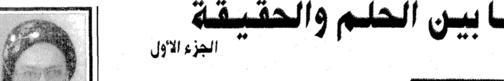
يأتى هذا النشاط فى إطار سلسلة الندوات والمحاضرات التثقيفية التى ينظمها مركز منتدى الحوار بمكتبة الإسكندرية

مدير المتحف البريطانى يزور مكتبة الإسكندرية



زار مكتبة الإسكندرية وفد رفيع المستوى برئاسة السيد/**نيل ماك جريجور** مدير المتحف البريطانى، وذلك لزيارة متاحف ومعارض المكتبة، بالإضافة إلى التعرف على أهم الخدمات التى تقدمها مكتبة الإسكندرية لزوارها والمراكز البحثية بها . كان فى إستقبال الوفد السيدة/**منى سرى** مدير متحف الآثار بالمكتبة.







الجزء الأول

بقلم / نادية البدرى

بينما كنت أدير مؤشر الراديو بملل شدّ سمعي قول المذيع عن الموضوع تحت المناقشة إنها محطة الـ ب.ب.سي - عن الشجرة التي أخفت الغابة. دق جرس الباب وصلتني بطاقة تهنئة من قريبة شابة تقيم فى فرنسا فتحتها ولسان حالى يقول الغيظ بأى حال عدت لما مضى أو بشىء من تجديد فتحت البطاقة تنامى إلى سمعى قراءة شعرية تنبعث من الراديو وكأنها صوت من الماضى حماة الحما يا حماة الحما ... هلموا هلموا لبذل الدم.

يا إلهى ... كم إفتقدت هذه الكلمات وما يماثلها فما عاد للأغنيات الوطنية من مكانٍ فى إذاعاتنا وقنواتنا على تعددهما .. وعدت لقراءة البطاقة فمع تهنئة العيد توجد رسالة ... تحكى عما حدث بسبب موضوع الحجاب فى فرنسا والذى تمادى حتى أن طفلة فى الخامسة عشر حلقت شعرها تماماً حتى لا يظهر إذا خلعت الحجاب وما زاد عليه من الصراع الدائر حول قناة المنار وما يمارسه الصهاينة من ضغوط لوقف بث القناة رغم أنه تم توقيع إتفاق مع المجلس الأعلى الفرنسى للبث وقرار مجلس الأمن ١٥٥٩ بخصوص العلاقة بين سوريا ولبنان لتكتمل الدائرة بتداعيات إعلان أمريكا قانونها الجديد لمراقبة «المعادين للسامية» .. ولا حول ولا قوة إلا بالله ما هذا يا إبنتى؟ أما وجدت غيرٍ تلك الموضوعات لتكتبيها إلىّ... حقاً إنها ضمن إهتمامتى ولكن ... ماذا؟

... وإنتبهت إلى الراديو مرة أخرى يقرأ: إذا الشعب يوماً أراد الحياة فلابد أن يستجيب القدر..

ولابد لليل أن ينجلى .. ولابد للقيد أن ينكسر.. جذبتنى الكلمات بشدة حتى جرجرتنى فلما جرجرتنى ... جرجرتنى وشخصت ببصرى إلى الراديو فإذا به وكأنه تحول إلى تلفاز توالت الصور أمام عينى متراوحة بين ممارسات الإحتلال الأمريكى الجديد فى العراق والإسرائيلى القديم فى فلسطين. صور تفيض دموية وإنتهاكات لحقوق الإنسان وجميع المواثيق الدولية ... وشردت أما آن الأوان لتسود الشرعية الدولية بدلاً من شريعة الغاب تلك التى تمارسها كل من إسرائيل وأمريكا والتى يكاد أن ينفرط بها من دون خلق الله «على رأسهم ريشة بلون الدم الذى يريقونه» .. أما من حل ... على العرب أن يتجمعوا .. يتكتلوا .. يتضامنوا ليتراصوا كالبنيان فى مواجهة توحش الغزاة وإنفلاتهم من عقال الشرعية الدولية .. كيف السبيل؟ تذكر مقولة الشاعر والفيلسوف الإفريقى الكبير **ليوبولد سنجور** الرئيس السنغالى الراحل «إننا فى العالم الثالث نجعل الثقافة فى خدمة السياسة، بينما العكس هو الصحيح». فالثقافة - لا السياسة .. هى اللُحمة التى تربط المجتمعات، والنسيج الذى ينظّم أجزائها. ولها الدور القيادى فى المجتمع فهى الأصل فى كينونة الإنسان، من ماضيه ... إلى حاضره ... إلى ما ينتظره فى مستقبله فى الواقع هى «قاطرة التنمية والتقدم» ... وعودة إلى البدايات بعد الآن وبعد ما يزيد عن الـ ٥٠ عاماً فالثقافة العربية بمحتواها الحضارى المشتمل على وحدة الجغرافيا والتاريخ واللغة ومعظم الأصول البشرية لساكنيها وما إنصهر فيها من غيرها، تُكَوّن بالفعل اللحمة القوية لقاطرتنا المتوقفة لأسباب عدة من .. الداخلى منها يندرج تحت عنوان تضارب المصالح للبلدان العربية نتيجة للإنكفاء على الذات وتكريس القطرية وتفضيل المصالح الشخصية وتصفية الحسابات. بينما نجد الخارجى منها يتأسس على عنصرين أساسيين أولهما المحاولات الدائبة والمستميتة لغزو المنطقة ثقافياً. فعالم اليوم تعاد صياغته ثقافياً. وأهم تحد تواجهه دولنا فى عصر العولمةً والسماوات المفتوحة هو «خطر الغزو الثقافى» مما يحتم مضاعفة الجهد، والإهتمام بالعامل الثقافى وإنزاله المكانة اللائقة على رأس الأولويات والإهتمامات، ونسلمه دفة القيادة ومسئولية التوجيه والإرشاد، دفاعاً عن الهوية ودفعاً لسفينة الأوطان إلى الأمام وتحقيق التقدم والرقى فى جميع مجالات الحياة. والعنصر الثانى يتركز حول الخلل الحادث فى النظام الدولى من جراء محاولة أمريكا لبناء نظام عالمى جديد إرتكازاً على قطبيتها المتفردة، وإنطلاقاً من أحداث ١١ سبتمبر التى إتخذتها ذريعة لتطبيق مخططها سابق الإعداد .. إنقلاب كامل فمن إستراتيجية تستند فى جوهرها إلى قوة تمنع وقوع الحدث دون إطلاق رصاصة واحدة خلال الحرب الباردة، إلى إستراتيجية هجومية تركن إلى الحرب كوسيلة لسياستها الخارجية، من التهديد الملّح الضاغط إلى التدخل المسلح تحت إسم الضربات الإستباقية. بالإضافة إلى مجموعة العقبان (وليس الصقور) فى حكومة **بوش**، التى تتبنى فكراً يزدرى الشرعية والقانون الدوليين، وكذا دبلوماسية الإنفراد وعدم المشاركة مع أى أطراف دولية أخرى أو بمعنى آخر العودة إلى شريعة الغاب...

أخبار من فوق السحاب

نشاط فى الطيران السعودى

صرح الدكتور **خالد بن بكر** المدير العام لشركة الخطوط الجوية السعودية بأن الشركة تعمل حالياً إلى ٢٦ مطاراً داخلياً بالإضافة إلى ٥٨ محطة خارجية ، وقد تعاقدت الخطوط السعودية على شراء جهاز تشبيهى متحرك لطائرة من طراز "بوينج ٧٤٧/٤٠٠" يتم تركيبه فى منتصف العام الجارى.

طائرات للشحن الجوى المصرى

تعاقدت شركة الشحن الجوى المصرية على شراء طائرتين جديدتين بتكلفة ٢١ مليون دولار ، وسيتم إستلام إحدى الطائرتين فى منتصف العام الجارى، والثانية عام ٢٠٠٦، وذلك لدعم قدرات الشركة فى مجال الشحن ، وقد أكد الكابتن **شريف جلال** رئيس شركة الخطوط الجوية على إستمرارية تحديث أسطول الشركة الجوى والعمل على تحسين أدائها وإنتظام رحلاتها.

طيران منخفض التكاليف

أعلن المهندس **عاطف عبد الحميد** رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران أنه سيتم تشغيل أول شركة طيران منخفض التكاليف فى مصر ، وهى شركة "إيركايرو" التى تساهم فيها مصر للطيران بنسبة ٦٠٪ ، وتعتمد هذه الشركة على الطائرات الصغيرة فى تشغيلها خاصة الخطوط الداخلية والمقاصد السياحية، وقد قرر بنك الإستثمار الأوروبى تقديم قرض لمصر للطيران بمبلغ ٣٨٠ مليون يورو لتمويل شراء سبع طائرات جديدة.

عاطف عبد الحميد

أكبر رقم للركاب

صرح اللواء **عبد الفتاح بدران** رئيس قطاع العمليات بمطار القاهرة الدولى بأن عدد الركاب الذين إستقبلهم المطار العام الماضى يزيد على ١٠ ملايين راكب، ويعتبر هذا الرقم الأكبر فى تاريخ المطار الذى شهد عمليات تطوير زادت من الطاقة الإستيعابية داخل الصالات.

شركات أجنبية لإدارة المطارات

تم توقيع عقد مع الشركة الألمانية لإدارة مطار القاهرة لمدة ٨ سنوات، وعقد مع الشركة الفرنسية لإدارة خمسة مطارات فى شرم الشيخ والغردقة والأقصر وأسوان وأبو سمبل ، وقد طالب الفريق **أحمد شفيق** وزير الطيران بالإستفادة من الخبراء الأجانب بالتنسيق معهم للترويج لمطار القاهرة كمطار محورى.

احمد شفيق

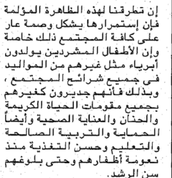
ممر وبرج مراقبة

صرح المهندس **إبراهيم مناع** رئيس الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية المصرية بأنه تقرر إنشاء ممر جديد وبرج للمراقبة الجوية بمطار القاهرة بتكلفة ٤٨٠ مليون جنيه بتمويل من البنك الأهلى، وأنه بإنتهاء المفاوضات التى قامت بها الشركة مع الجانب اليابانى يتم إنشاء مبنى جديد للركاب بمطار برج العرب بتكلفة تصل إلى ٧٥ مليون دولار منها ٧٠٪ مشاركة يابانية و٣٠٪ بالتمويل المصرى.

أعلى رقم فى تاريخ الأردنية

صرح **سامر المجالى** رئيس الملكية الأردنية بأن الشركة نقلت فى العام الماضى مليوناً وسبعمائة ألف مسافر، ويعتبر هذا الرقم أعلى رقم فى تاريخ الشركة التى من المتوقع أن تصل أرباحها مع نهاية العام الحالى إلى ١٢ مليون دينار.

ظاهرة الأطفال المشردين بالشوارع



بقلم / ألبير يوسف أبو قاسم

نداء عاجل وهام إزاء تفاقم وإستفحال ظاهرة الأطفال المشردين بالشوارع وإنعكاساتها السلبية الخطيرة على المجتمع أجمع مع إقتراحات موضوعية لضرورة وضع وتطبيق مختلف الخطط والبرامج المدروسة بعناية والنافعة على المدى الطويل لتنفيذها عاجلاً وبدون تأخير أو تسويف رحمة بهؤلاء البؤساء وللنهوض بهم على أكمل المستويات الحضارية الإنسانية الكريمة فى مطلع الألفية الثالثة من عصرنا.

إن تطرقنا لهذه الظاهرة المؤلمة فإن إستمرارها يشكل وصمة عار على كافة المجتمع ذلك خاصة وإن الأطفال المشردين يولدون أبرياء مثل غيرهم من المواليد فى جميع شرائح المجتمع، وبذلك فأنهم جديرون كغيرهم بجميع مقومات الحياة الكريمة والحنان والعناية الصحية وأيضاً الحماية والتربية الصالحة والتعليم وحسن التغذية منذ نعومة أظفارهم وحتى بلوغهم سن الرشد.

إلا أن ظاهرة هؤلاء الأطفال المشردين قد تفاقمت فى السنوات الأخيرة بشكل ملفت ولا إنسانى، وكما يلاحظه الجميع نجدهم بلا مأوى سواء فى القاهرة والإسكندرية أو فى غيرها من المدن المختلفة حيث نراهم سائرين بدون هدف وبكل حيرة ويأس وتخبط فى الشوارع والطرقات والميادين والأزقة والساحات المختلفة، كما نراهم مضطرين للتقليب فى صناديق القمامة لعلهم يجدون فيها كسرة خبز أو فتات من الطعام أو ثمرة فاكهة إذ غالباً يتضورون جوعاً وقد يكون ما يجدونه ملوثاً أو فاسداً أصلاً أو هكذا بعد إختلاطه مع بقية القمامة والقاذورات أو نتيجة التلوث بعد عبث الحيوانات الضالة بهذه القمامة.

هؤلاء الأطفال البؤساء المشردين نجدهم أيضاً محرومين من أية تسهيلات للنظافة والإغتسال والإستحمام أو من الرعاية الصحية خاصة وأنهم يعانون أحياناً من بعض العاهات ومختلف الأمراض وفقر الدم.

كما لا يمتلكون شيئاً من متاع الدنيا سوى أسمالهم البالية يتدثرون بها صيفاً وشتاءً وينامون بها ولا تحميهم من برودة الجو القارس فى فصل الشتاء حينما يضطرهم التعب والإرهاق وحظهم العاثر إلى النوم تحت الكبارى أو على الأرصفة أو على ضفاف النهر أو فى الحدائق أو الميادين أو الساحات أو فى مداخل بعض المبانى.

وفى واقع الأمر فإن هؤلاء الأطفال المشردين جديرين بكل إهتمام وشفقة وعطف وعناية جدية متواصلة وفاعلة من كافة شرائح المجتمع، خاصة وإن تعدادهم فى كل مكان فى إزدياد مطرد، وهؤلاء الأطفال بخلاف البالغين المشردين أيضاً بلا مأوى والذين يعانون من نفس تلك المشاكل، فى رقدتهم الأخيرة ...

ولا شك أن مصير هؤلاء الأطفال المشردين اليوم يتمثل فى مستقبل قاتم بدون بادرة أمل أو خلاص لهم فى المعيشة الكريمة داخل المجتمع، ولن تمر إلا بضعة سنوات وسيكونون بدورهم من البالغين البؤساء المشردين وآنئذ سوف يشكلون خطراً كبيراً داهماً على المجتمع الذى لم يرأف بحالهم وأهملهم كل الإهمال أثناء طفولتهم ...

بطبيعة الحال كما نعلم جميعاً فإن ظاهرة تفاقم هذه المشاكل وإستفحالها سنة بعد الأخرى قد نجمت بسبب العديد من المشاكل الإجتماعية الرهيبة وإنعدام القدوة النافعة الكافية والفاعلة فى ظل الإنفجار السكانى المتواصل بالرغم من جميع مجهودات التوعية لتنظيم الأسرة إذ كما يبدو لم تثمر تلك المجهودات عن أية نتيجة ملموسة حتى الآن. هذا بالإضافة إلى مشاكل الفقر والبطالة والأمية والتفكك الأسرى والطلاق وقسوة الوالدين أو إحداهما مما يحفز الطفل إلى الهروب خوفاً أو ذعراً من المنزل أو من المأوى إن لم يطرد منه، ،بذلك ينضم إلى رفاق السوء فى الشارع فى حالة حيرة وضياع وكرب وفاقة وكذلك بكل تخبط وبدون هدف أو بصيص من أمل.

ومن الجدير بالذكر خاصة فى السنوات الأخيرة فإن وزارة الشئون الإجتماعية بالتكاتف الوثيق مع مختلف الهيئات الحكومية وغير الحكومية والجمعيات الأهلية الخيرية وجمعيات حماية حقوق المرأة والطفل والجمعيات النسائية وغيرها قد بذلت كلها جهوداً مشكورة فى محاولات، نداءات مختلفة لحماية ورعاية أطفال الشوارع والعطف عليهم، هذا مثلما بذلت الأمم المتحدة عن طريق صندوق اليونيسيف وأيضاً هيئة كاريتاس الخيرية ومؤسسة الأم تيريزا الحائزة على جائزة نوبل والعديد من الهيئات والمؤسسات الخيرية المحلية والعالمية جهوداً حثيثة متواصلة بكل مثابرة وسخاء مع مساهمات مشكورة كلها مقرونة بمساعدة أعداد كبيرة من المتطوعين الأكفاء بخلاف تخصيص تبرعات عينية ونقدية ملموسة عاماً بعد عام تخفيفاً للمعاناة المزمنة لأطفال الشوارع.

إلا أنه بالرغم من جميع تلك المجهودات المشكورة المتواصلة لإحتواء أزمة الأطفال المشردين بالشوراع فلا زال الكثير بعيد المنال إذ مطلوب المزيد والمزيد من الحلول الجذرية النافعة بأساليب علمية متطورة ومدروسة بكل عناية لتطبيق ما يلزم وينفع على المدى الطويل لإستئصال هذه الظاهرة وأسبابها، وهذا لن يتحقق إلا بمختلف الوسائل سواء التقليدية وغير التقليدية رحمة بالأطفال المشردين لأنهم جانباً من هذا الوطن ويشكلون شريحة لا تتجزأ من شرائح المجتمع المستهدف رفعته وتقدمه وتألقه وإزدهاره جيلاً بعد جيل مثلما نتمنى ذلك جميعاً.

ذلك أن كل الأطفال قد ولدوا أبرياء وعليه فمن واجب الجميع العناية والإهتمام بهم لأنهم يشكلون أحد الأركان الأساسية للمجتمع ككل ومن الواجب الإلتفات إليهم وعدم إهمالهم إذ يمثلون طاقة بشرية هائلة كى تصبح تلك الطاقة ثروة عظيمة للمستقبل متى تم إستثمارها بأمثل الأساليب الحضارية الكريمة.

ولا شك أن جميع البرامج المؤقتة قصيرة النظر أو الخطط الموضوعة أو التى تم تطبيقها فى الماضى وحتى الآن تخفيفاً لمعاناة أطفال الشوراع لم تثمر عن نتائج إيجابية ملموسة حيث أن التضحيات والإنجازات والمساهمات الإنسانية المطلوبة حالياً ومستقبلاً لصالحهم إزاء إستفحال هذه الظاهرة الخطيرة تفوق بكثير كل ما سبق بذله فى الماضى خاصة وأن كافة المجتمع مسئولاً عنهم كما لن تنفع أية قرارات مرتجلة أو خطط ضعيفة مؤقتة أو وعود وردية تعدها بعض اللجان كى تظل حبيسة الأدراج بدون تنفيذ جدى على المستوى القومى مع المتابعة الدقيقة والإشراف المتواصل من كافة المسئولين التنفيذيين بإستمرار على جميع المستويات فى كل الأوقات وكافة المحافظات على مدار السنة.

وإنجاحاً لتلك الأهداف النبيلة الطموحة والملحة فقد آن الأوان للإستعانة بكل الخبرة التى سبق أن إكتسبتها وزارة الشئون الإجتماعية وكذلك الهيئات والمؤسسات الحكومية وغير الحكومية والجمعيات الخيرية وجهات البر الأهلية بالتنسيق الوثيق مع صندوق اليونيسيف التابع للأمم المتحدة وغيرها من المؤسسات الخيرية العالمية لوضع الخطط الشاملة والبرامج المتطورة المتكاملة واجبة التنفيذ الفاعل السريع لإيجاد كل الحلول الجذرية لظاهرة أطفال الشوارع وعلى أن تبذل جميع تلك الجهود المخلصة بالتعاون المتواصل مع مختلف الوزارات والأجهزة التنفيذية العديدة والمحافظين والمجالس الشعبية المحلية والمجلس القومى الأعلى لحقوق الإنسان وكذلك مختلف الجمعيات النسائية وغيرها من عديد الجهات المعنية بنهوض المجتمع فى هذا الوطن العزيز وعلى أن يكون ذلك مقروناً بإرشاد ومشورة وتوجيه ومتابعة مستمرة من كافة المشهود لهم بالخبرة والكفاءة والأخصائيين المرموقين سواء من أساتذة الجامعة أو علماء النفس والإجتماع أو كبار المفكرين والأدباء وغيرهم من النشطين فى الحقل الإنسانى، وكل ذلك ليس فقط للرأفة بأطفال الشوارع بل أيضاً إستهدافاً لمكافحة وإستئصال جذور المشاكل العويصة المؤلمة التى إنبثقت عنها أصلاً ظاهرة هؤلاء الأطفال البؤساء المشردين الضائعين وكأنهم من الأحياء الأموات فى هذا الوطن الذى ينتمون إليه مهمشين بلا شخصية وكأنهم أيضاً من الغرباء بينما هم فى الواقع الضحايا الأبرياء فى هذا المجتمع الذى لفظهم وأدار لهم ظهره وتنكر لهم بدون شفقة أو رحمة.

***

❖ ويل للعالم إذا تحرك الثعبان الأصفر ❖

السياحة المصرية وتحديات المستقبل
في ظل تطبيق قواعد منظمة التجارة العالمية (W.T.O) ...
(World Trade Organaization)

إعداد/ منال جابر

في إطار التطورات التي تشكل ملامح النظام العالمي الجديد والتغيرات المتلاحقة مع بداية تطبيق الإتفاقية العامة لتجارة الخدمات الجاتس (GATS) التي تعتبر من أهم أسس منظمة التجارة العالمية وكيفية تطبيق هذه الإتفاقيات بدءاً من أول يناير عام ٢٠٠٥.

وكان لمجلة إنترناشيونال الشرف والسعادة للقاء السيد **الدكتور/ أحمد مصطفى**

* رئيس الهيئة الإقليمية لتنشيط السياحة، والمستشار السياحي السابق للسفارة المصرية في كل من فرنسا وهولندا وبلجيكا وأسبانيا والبرتغال.

* وممثل مصر في منظمة السياحة العالمية بمدريد

حيث قام سيادته بالحديث عن الجات والجاتس وتوقفنا قليلاً مع معنى هاتين الكلمتين GATT(الجات)، الجاتس (GATS) مشيراً أن هناك إختلاف بيّن في المعنى والمقصود.

وأوضح سيادته أن الجات GATT: هي تعبر عن الإتفاقية العامة للتعريفات والتجارة (General Agreement on tariffs and trade) والتي إستهدفت تحرير تجارة السلع منذ 1947

أما مفهوم الجاتس (GATS) هي تحرير تجارة الخدمات.

(The General Agreement on trade in services)

أما يعرف بإسم التربس (Trips) فهي إتفاقية حقوق الملكية الفكرية والهدف من هذا كله تحويل العالم إلى سوق واحدة وتطبيق مبدأ حرية قوى السوق كأفضل وسيلة لتقديم أفضل منتج بأحسن سعر للمستهلك، أما خدمات السياحة والسفر تعتبر من أكبر أنشطة تجارة الخدمات التي تحددها الجاتس ..وكان هناك سؤالاً طرح نفسه ...

**** ماذا يعني تحرير الخدمات للمشروعات السياحية ؟ وما هي آثارها سلباً وإيجاباً على السياحة المصرية وخاصة في تحديات المستقبل؟!**

* يمكن علينا تلخيص فلسفة إتفاقية الجاتس بأنه بقدر ما يتم من المنافسة بين المشروعات لتحقيق أهدافها ... وبقدر ما يكون إزدهار التجارة ونمو الإقتصاد ..

من ثم فإن المشروعات في حاجة إلى مجال تتحقق فيه عدالة الحصول على المواد

د. أحمد مصطفى

الأولية والإستشارات والتكنولوجيا سواء في داخل بلادها أو خارجها.

وهدف إتفاقية الجاتس (GATS) هو تحرير تجارة الخدمات بتوحيد القواعد والمبادئ لكل المشاركين سواء كانوا وطنيين أم أجانب مع منح الرعاية الأفضل لكل الأعضاء وتفادي التغيرات السياسية التي تؤدي إلى إضطراب التبادل العالمي.

علماً بأن هذه المبادئ لن يتم تنفيذها بين يوم وليلة حسب مخاوف البعض ولكن ستطبق بالتتابع مع مرور السنوات.

وفي ظل تحديات المستقبل الإتجاه نحو تكتلات والإندماجات لتكوين كيانات ذات ثقل إقتصادي كتحالف شركات الطيران من إندماج منظمي الرحلات، هذه الثورة المعلوماتية وتطوير الإتصالات وما تفرضه من تحديات التجارة الألكترونية في صناعة السياحة.

**** فماذا يجب علينا إذا القيام به نحو تعظيم الإيجابيات وتقليل السلبيات؟**

أولاً: دور الدولة كقطاع رسمي - هو تسهيل الإجراءات لشركات السياحة ومدها بالمعلومات اللازمة، وإعفاءات أو تأجيل الضرائب.

ثانياً: دور الغرف السياحية وهي عمل برامج تطوير للبرامج السياحية، تدريب كوادر بشرية والتشجيع على خلق تكتلات.

ثالثاً: دور الشركات المصرية وهو الإهتمام بالجودة والتخصص في المنتج

**** كيف يمكن لنا إذن أن نقوم منتجاً سياحياً مع خدمة متميزة تنافس به الدول؟**

المنتج السياحي هو مجموعة من الخدمات المتكاملة التي يحصل عليها السائح ولا تتمثل في سلعة مادية تنتقل من مكان إلى آخر، كما تتميز بأن المستهلك هو الذي ينتقل إلى مكان المنتج للحصول عليه.

من هنا تمثل السياحة صادرات غير منظورة ...

ولاشك أن المنتج السياحي المصري من أفضل الصادرات من حيث القدرة التنافسية.

هذه القدرة التنافسية تتحقق عن طريق تميز المنتج السياحي المصري، وهو يعبر عن مكونات المنتج من جذب سياحي متعدد وكذلك الخدمات والتسهيلات والبنية الأساسية والوعي السياحي بإعتبار أن السائح لا يأتي فقط للزيارة والإستمتاع، ولكن للتعرف على حضارة شعب وأسلوب تعامله.

والصورة الذهنية للمقصد السياحي بركنيها .. المكون المادي والمكون المعنوي والتسويق الجيد في ظل منافسة شرسة، ولكن يجب أن نعترف أن الإعلان الجيد لا يبيع السلعة الرديئة.

والتساؤل هنا ..

**** هل يمكن للشركات المصرية أن تواجه الشركات الأجنبية العملاقة التي ستدخل السوق المصرية وتعمل في ظل هذه الإتفاقيات بكل خبراتها وبأساليب تكنولوجية حديثة مع إدارة متحررة من كل روتين ..**

لتسويق المنتج السياحي المصري بشكل متطور .. مما سيؤدي بلاشك إلى رواج السياحة المصرية.

ذلك هو جوهر التحدي في السباق الإقتصادي في عصر العولمة وكان هذا ختاماً لحديثنا مع السيد الدكتور/أحمد مصطفى حيث شكرنا سيادته آملين له مزيداً من التقدم له ولمصرنا الحبيبة.



إتفاقية التجارة الحرة العربية

بدأ تنفيذ إتفاقية التجارة الحرة العربية، إعتباراً من يناير الماضي بنسبة ١٠٠٪. وقد صاحب تطبيق الإتفاقية خوفاً من المنافسة بسبب تشابه هياكل الإنتاج في معظم الدول العربية مما يزيد من المنافسة في حالة دخول هذه السلع للأسواق المحلية بدون رسوم جمركية.

رشيد محمد رشيد

وقد أعلن المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة الخارجية المصرية أن تطبيق التحرير الكامل للسلع العربية المنشأ لن يكون لها أي آثار سلبية أو أضرار على الصناعة المصرية، بل على العكس فسيكون هناك فرص كبيرة لإستفادة المنتجات المصرية من إلغاء الجمارك نهائياً على السلع العربية المنشأ، وأنه من الممكن تحقيق زيادة في صادراتنا للدول العربية الأعضاء في منظمة التجارة العربية التي تضم ١٧ دولة.

رفع شعار عصر المستهلك

صرح **جلال أبو الفتوح** رئيس الجمارك المصرية بأن من أهم إنجازات الجمارك العام الماضي هو رفع شعار «عصر المستهلك» الذي أعلنه الدكتور **يوسف بطرس غالي** وزير المالية، وذلك بعد تعديل التعريفة الجمركية التي من أول أهدافها تصحيح الكثير من الأوضاع الخاطئة وإنعكاساتها السلبية على الإستثمار والصناعة والخدمات، وتوفير إحتياجات المستهلك المصري من السلع الجيدة والرخيصة، ومراعاة البعد الإجتماعي في جميع القرارات الإقتصادية القادمة.

جلال ابو الفتوح

ومن أهم إيجابيات التعريفة الجمركية الجديدة إختصار فئات التعريفة الجمركية من ٢٧ فئة إلى ٦ فئات فقط وتصنيفها إلى ٦٠٠٠ بند جمركي بدلاً من ١٣ ألف بند.

تنظيم العمل بالجمارك المصرية

أصدر الدكتور **يوسف بطرس غالي** وزير المالية قرارات وزارية لتنظيم العمل بالجمارك المصرية، وتعطي هذه القرارات الحق لوزير المالية في المدة المقررة للإفراج المؤقت عن السيارات واليخوت، وعدم تحصيل أية رسوم إضافية داخل الدوائر الجمركية، أو بالنسبة للجان الجمركية في المناطق الحرة، وعدم المطالبة بتصديق السفارات والقنصليات المصرية بالخارج على شهادة المنشأ والمستندات المصاحبة لها، والإكتفاء بالتحقق من صحة نماذج وتوقيعات وأحكام الجهات المصدرة.

بوابات البحر المتوسط الثلاثة

بقلم ربان فاروق عبد المنعم الصايغ -خبير ومستشار بحرى



الجزء الأول

(الله الذي سخر لكم البحر لتجري الفلك فيه بأمره ولتبتغوا من فضله لعلكم تشكرون)
صدق الله العظيم

تحتل الأرض المركز الخامس بين الكواكب الشمسية من حيث الحجم (١٩٧ مليون ميل مربع) وتحتل المركز الثالث بين بقية الكواكب من حيث البعد عن الشمس (٩٣ مليون ميل) وعند النظر إلى الأرض من السماء تبدو زرقاء وبيضاء فاللون الأزرق يشير إلى البحار والمحيطات والتي تمثل ٧٢٪ من مساحة الأرض (١٤١ مليون ميل مربع) واللون الأبيض يشير إلى اليابسة من الأرض ولمعظم دول العالم (١٩١ دولة) سواحل تطل بها على البحار باستثناء ٢٩ دولة يسمونها جغرافيا دول مغلقة فليس لها أى شاطئ ولا تطل على أى بحر ويوجد أكبر عدد من الدول الحبيسة التى لا سواحل لها فى قارة إفريقيا السوداء (١٤ دولة من ٥٣ دولة).

والبحر المتوسط Mediterranean Sea مشتق من كلمتين لاتينيتين هى ميدياس Medius أى المتوسط وتيرا Terra أى الأرض وهو يعتبر بحر داخلى متصل بالمحيط عن طريق ممر مائى ضيق (مضيق جبل طارق) وحركات المد والجزر فيه تكاد تكون معدومة أو ذات مدى صغير وكان الرومان يطلقون عليه بحر الروم Nar Rostrum ومساحته ٩٦٩ ألف ميل مربع وأكبر طول ٢١٠٠ ميل وأكبر إتساع ألف ميل وأكبر عمق ١٤٤٤٩ قدم وطول خط الساحل ٩٠٠٠ ميل ويتفرع منه فى الشمال ذراعان صغيران هما بحر إيجه Agean Sea والبحر الأدرياتيكى Adriatic Sea ذلك الحوض المستطيل المغلق الذى يتخذ إسمه من إسم مدينة هادريا Hadria القديمة والذى تطل على سواحله الشرقية يوغوسلافيا وألبانيا وعلى الغربية والشمالية إيطاليا.

ويعتبر البحر المتوسط أهم بحار العالم لأنه:

١- الوحيد الذى يتوسط ثلاثة قارات (آسيا وأوروبا وأفريقيا).

٢- أنزلت قريباً من شواطئه الشرقية والجنوبية الشرقية الديانات السماوية الثلاثة (الإسلام - المسيحية - اليهودية).

٣- كان - ولا يزال - بؤرة تصادم أو توافق الحضارات (الفينيقيون - الرومان - الفرس - العرب - العثمانيون).

٤- بوتقة حضارة خالدة وثقافة وفنون بكل أبجدياتها رغم أن هناك بلداناً توجد على ضفافه ولكنها تظل دخيلة عليه لأنها ككيان لا تنتمى لحضارته أو ثقافته.

٥- تطل على شواطئه ١٨ دولة وينفرد العرب (٨ دول) بالساحلين الجنوبى والشرقى منه.

٦- يقال - والقول صحيح - أنه قارة سياسية وليس مجرد بحر يتوسط ثلاثة قارات.

٧- توجد به الجزر التى شاعت لها شهرة سياحية فى العصر الحديث بعد أن كانت لها قيمة إستراتيجية فى القديم (رودس، قبرص، مالطا، كريت، صقلية، كورسيكا، سردينيا، بالما مايوركا).

* الأولى **قناة السويس** (فى مصر) فى الجنوب الشرقى إلى البحر الأحمر الممتد بين قارتى آسيا وأفريقيا وإلى المحيط الهندى أصغر المحيطات الثلاثة (٢٩ مليون ميل مربع) والذى يقع بين أفريقيا وجنوب آسيا وأستراليا والقارة المتجمدة الجنوبية عبر مضيق باب المندب Bab Al Mandab مدخل البحر الأحمر الجنوبى أو باب الدموع كما كان يسميه القراصنة القدامى.

* الثانية **مضيق جبل طارق** (فى أسبانيا والمغرب) فى الغرب إلى المحيط الأطلنطى (الأطلسى) كتلة الماء الكبرى (٤١ مليون ميل مربع) التى تفصل أوروبا وأفريقيا من ناحية والأمريكتين من ناحية أخرى وإلى بحر الشمال وبحر البلطيق.

* الثالثة **مضيق الدردنيل** (فى تركيا) فى الشمال الشرقى إلى البحر الأسود (ذلك البحر المغلق الذى تحيط به الأرض من كل مكان) عبر بحر مرمرة ومضيق البسفور.

قناة السويس
Suez Canal

أهم شريان ملاحى عالمى يربط الغرب بالشرق وهى عبارة عن قناة ملاحية صناعية طويلة وضيقة حفرها الإنسان لتصل بين جسمين مائيين (البحر المتوسط والبحر الأحمر) بطريق مائى مباشر لا تعترضه عقبات (أهوسة Locks) لمواجهة إختلاف مناسيب المياه كما هو الحال فى قناة بنما Panama فى أمريكا الوسطى (٥١,٢ ميل + ثلاثة أهوسة) والتى تم إفتتاحها فى ١٥ أغسطس ١٩١٤ لتصل بين المحيط الهادى (الباسيفيكى) عند بلدة Panama والمحيط الأطلنطى (الأطلسى) عند بلدة Clon وكما هو الحال فى قناة كييل Kiel فى ألمانيا (٦١ ميل + هويس عند كل طرف) والتى تم إفتتاحها فى ٢٢ يونيو ١٨٩٥ لتصل بحر الشمال North Sea عند بلدة Brunsbiltel Koog وبحر البلطيق Baltic Sea عند بلدة Kiel وتعتبر قناة السويس أطول وأعمق قناة فى العالم ومن الممكن - وهو ما تم ويتم وسيتم عمله تعميقها فى كل وقت تبعاً لتطور أحجام السفن فضلاً عن التطوير إلى الأحسن والأفضل.

محمد على يرفض الفكرة

إذا عدنا إلى الأمس البعيد نسبياً (مطلع القرن التاسع عشر) يذكرنا التاريخ أن محمد على باشا مؤسس الأسرة المالكة فى مصر والذى دام حكمه ثلاثة وأربعون سنة متصلة (١٨٠٥ - ١٨٤٨) رفض رفضا قاطعاً فكرة حفر قناة السويس بعد أن عرضها عليه بعض رجال الأعمال والمال الأجانب وكان يرى أنها مغامرة كبيرة وذلك خوفاً من أن تجر قناة السويس على مصر ويلات التدخل الأجنبى وخلال الخمس سنوات التالية على وفاة محمد على فى ٢ أغسطس ١٨٤٩ لم تكن هناك فرصة لإحياء فكرة حفر القناة لأن الوالى إبراهيم باشا توفى بعد خمسة شهور من تولى الحكم كما أن الوالى عباس باشا الأول لا يحب الأوروبيين كما أن الفرنسيين يمقتونه ولا توجد أى فرصة لأن يهتم بمثل هذا المشروع وكان الأفضل الإنتظار إلى وقت أخر يجيء مواتياً أكثر ولم يطل الإنتظار فقد قام مماليك شبان بإغتيال عباس باشا فى قصره فى بنها الليلة السابقة ليوم ١١ يوليو ١٨٥٤ وإعتلى عرش مصر الوالى محمد سعيد باشا.

يوافق على المذكرة

جاء إلى مصر المهندس والدبلوماسى الفرنسى فيرديناند ديليسبس Ferdinand De Lesseps (١٨٠٥/١١/٩ - ١٨٩٤/١٢/٧) الذى كانت تربطه بالوالى الجديد علاقة صداقة قديمة وحميمة وفى ١٥ نوفمبر ١٨٥٤ قدم ديليسبس مذكرة "سعيد باشا: والى مصر The Viceroy of Egypt قال له فيها:

أولاً: إن ربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر بواسطة قناة ملاحية قد شغل دائماً الرجال العظام الذين حكموا مصر.

ثانياً: إن الوالى الذى سيقوم بتنفيذ شق قناة ملاحية سيظل خالداً أكثر من بناة الأهرام الصروح عديمة الجدوى.

ثالثاً: سيتم إختصار المسافة بين لندن وبومباى إلى النصف وتخفيض المسافة بين القسطنطينية والهند إلى الثلث بالمقارنة إلى الدوران حول رأس الرجاء الصالح cape of good Health.

وقام الوالى الذى كان يصغى بإهتمام بإلقاء بعض الأسئلة وكانت لدى ديليسبس إجابة على كل سؤال وتساؤل وملاحظة أنه لا يتحدث عن المسافات بالأميال فحسب بل وعن الأطنان التى سيتم نقلها والأموال التى سيتم الحصول عليها والمزايا التى ستجدها الدولة المصرية وجميع دول العالم فى مثل هذا الطريق المائى معتمداً على الدراسة التى أجراها لوبير Le Pére أحد علماء الحملة الفرنسية حول إمكانية شق برزخ السويس وعلى الدراسات التى أعدتها جمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس والتى تأسست عام ١٨٤٦ فى باريس وكان بأسلوبه الشيق الجذاب يغير الحقائق قليلاً فهو يصبغها أو بالأحرى يلونها بتفاؤل لا يكل الأمر الذى يضفى على الواقع إنطباعاً خادعاً ولا جدال أنه لولا هذا التفاؤل لما نجحت مغامرة حفر قناة السويس. وفى ٢٥ نوفمبر ١٨٥٤ أعلن الوالى قراره بالموافقة على المذكرة وعلى حفر قناة بين البحرين وأصدر فرمانان لحفر القناة وحينذاك بدأت ولادة قناة السويس.

فرمان الإمتياز الأول

صدر فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ وتستحق ديباجة هذا الفرمان - فيما أعتقد - أن ننقلها كاملة دون إعادة صياغة ونصها: «إسترعى صديقنا فيرديناند ديليسبس إنتباهنا إلى المزايا المترتبة على وصل البحر المتوسط بالبحر الأحمر بواسطة قناة صالحة لملاحة السفن الكبيرة وأحاطنا علماً بإمكانية تكوين شركة لهذا الغرض تضم ماليين من جميع الأمم وقد رحبنا بالتدابير التى قدمها إلينا ومنحناه بموجب هذا سلطة مطلقة لتكوين وإدارة شركة عالمية تشق برزخ السويس Isth Mus of Suez ولتشغيل القناة بين البحرين ومن حقه أن يباشر أو يكلف بمباشرة جميع الأعمال والتشييدات وتلتزم الشركة بأن تدفع مقدماً أى تعويض للأفراد فى حالة نزع الملكية للصالح العام ويتم كل شيء وفقاً للشروط والأعباء المحددة.

وتضمن الفرمان ١٢ بنداً أهمها:

* حق إنشاء الشركة العالمية لقناة السويس البحرية لشق قناة تربط بين البحرين المتوسط والأحمر (بند ١)
* إمتياز إستغلالها لمدة ٩٩ عاماً من تاريخ إفتتاح القناة للملاحة تنتهى ما لم يتم الإتفاق فيما بين الحكومة المصرية والشركة (بند ٣)
* تحل الحكومة المصرية محل الشركة عند إنتهاء إمتيازها وتتمتع بكافة حقوقها وتعود إليها بالكامل قناة البحرين وكافة المنشآت التابعة لها مقابل تعويض يحدد بإتفاق ودى أو بالتحكيم (بند ١٠).
* توزيع صافى الأرباح السنوية للشركة كالآتى: ٧٥٪ للشركة (المساهمين) ١٥٪ للحكومة المصرية ١٠٪ للأعضاء المؤسسين (بند ٥).

فرمان الإمتياز الثانى

فى أول يناير ١٨٥٦ قدم ديليسبس للوالى سعيد باشا تقريراً فى صورة مجلد ضخم يتضمن التصميمات النهائية للمشروع الذى وضعه المهندسان «لينان دى بليفون» و«موجل» وفحصته بعد ذلك لجنة دولية من المهندسين ووافقت عليه وفى ٥ يناير - بعد أربعة أيام - وافق عليه الوالى مصدقاً بذلك على الفرمان الذى أعطاه لديليسبس عام ١٨٥٤ وصدر الفرمان الثانى للإمتياز فى نفس اليوم متضمناً ٢٣ بنداً أهمها:

١- وجوب إستخدام أربعة أخماس العمالة على الأقل من المصريين مما إضطر مصر إلى تقديم من ٢٠ إلى ٣٠ ألف عامل بصفة دورية (كان سكان مصر وقتها خمسة ملايين نسمة من بينهم ١٥٠ ألف من الأوروبيين).

٢- تمنح مجاناً جميع الأراضى اللازمة لنشاط الشركة والتى لا تكون ملكاً لأفراد (٦٠ ألف فدان).

٣- يمكن للشركة الحصول مجاناً على جميع المواد التى قد تحتاجها من المناجم والمحاجر العامة.

٤- الإستيلاء على الأراضى التى يمتلكها الأفراد والتى تلزم لتنفيذ العمل مقابل دفع تعويض لهم.

٥- الإعفاء من الرسوم الجمركية وغيرها على الآلات والمعدات والمواد التى تستوردها الشركة من الخارج مدة الإنشاء والإستغلال!!!

٦- أكثر من ذلك تضمن الفرمان بنداً أخرج الشركة من ولاية القضاء المصرى.

٧- تكون أسعار عبور القناة متماثلة لجميع الأمم ولا يمكن لإحداها الحصول على إمتيازات خاصة.

فتح باب الإكتتاب

فى ٥ نوفمبر ١٨٥٨ تم فتح باب الإكتتاب وطرح ٤٠٠ ألف سهم للبيع قيمة كل منها ٢٠ جنيهاً وقيمتها الإجمالية ٨ مليون جنيه وكانت مصر أكبر مساهم فى الشركة حيث كان تمتلك ١٧٦٦٤٢ سهماً قيمتها ٣,٥٣٢,٨٤٠ جنيه تمثل ٤٤٪ من الأسهم.

سنوات الحفر العشر (١٨٥٩ - ١٨٦٩)

شهر أبريل الذى يبدأ - عادة - بكذبه مشتق من كلمة ابرليس وهى كلمة لاتينية تعنى تفتح الأزهار ومع إشراقة شمس يوم الإثنين ٢٥ من شهر أبريل هذا

عام ١٨٥٩ بدأت عملية حفر قناة السويس على ساحل البحر المتوسط بالقرب من بلدة (بيلوزة) وكان هذا هو إسمها في العصر الفرعوني ثم تغير إلى (الفرما) في العصر الإسلامي والتي سرعان ما أطلق عليها (بورسعيد) إعترافاً بفضل الوالي **سعيد باشا** وفي خلال الشهور الأولى من العمل كانت معظم الأعمال تؤدى يدوياً بواسطة الفاس والجاروف والمقطف ثم أدى وصول المهمات والآلات الحديثة التي تعاقدت عليها الشركة إلى التعجيل في عمليات الحفر حيث تتابعت الأحداث:

* ١٨ نوفمبر ١٨٦٢ وصلت مياه البحر المتوسط إلى منتصف القناة وبدأت تملأ بحيرة التمساح.
* ١٨ مارس ١٨٦٩ تم توصيل البحر المتوسط بالبحيرات المرة الكبرى.
* ١٥ أغسطس ١٨٦٩ وصلت مياه البحر الأحمر إلى البحيرات المرة الصغرى.
* ١٨ أغسطس ١٨٦٩ إنتهت أعمال حفر القناة وإمتزجت مياه البحرين المتوسط والأحمر معاً في هدوء.

ثلاثة ظواهر جغرافية جديدة

بإنتهاء عمليات حفر قناة السويس كانت هناك ثلاثة ظواهر جغرافية جديدة:

١- قناة ملاحية تربط البحر المتوسط عند مدينة بورسعيد Port Said بالبحر الأحمر عند مدينة السويس Suez ١٦٤ كيلو متر وعرضها ٥٢ متر وعمقها ٧,٥ متر لها ضفة أسيوية إلى الشرق وضفة أفريقية إلى الغرب.

٢- تباعد طرفي قارة أسيا عن قارة أفريقيا - وإلى الأبد بواسطة حاجز مائي في الموقع الأرض الوحيد الذي كان يربط بينهما منذ فجر التاريخ.

٣- تقسيم الدولة المصرية إلى جزئين الأول والأكبر أفريقي (الدلتا ووادي النيل والصحراء الغربية) والثاني والأصغر أسيوي (شبه جزيرة سيناء) كما يسمونها حالياً والتي إتخذت إسمها من «سين» إله القمر ولذلك كانوا يسمونها في العصر القديم أرض القمر أو الفيروز وتبلغ مساحتها ٦١ ألف كيلو متر مربع (ثلاثة أمثال مساحة الدلتا) و٦٪ من مساحة مصر وتحيطها سواحل طولها ٨٧٠ كيلو متر تؤلف ٢٩,١٪ من الطول الكلي للسواحل المصرية ووصفها د. **جمال حمدان** في كتابه الموسوعي «شخصية مصر» بأنها «بوابة مصر الشرقية وللأدق بوابة الأمن القومي المصري فهي مصدر كل الغزوات والحملات العدوانية التي تعرضت لها مصر».

أجمل حفرة في العالم

كانت الإمبراطورة **أوجيني** زوجة الإمبراطور **نابليون بونابرت** وإبنة عم المهندس **فيرديناند ديليسبس** تطلق على قناة السويس تعبير «أجمل حفرة في العالم» وكانت الإمبراطورة ضيفة الشرف في الإحتفال الأسطوري لإفتتاح القناة للملاحة العالمية الذي إمتد خمسة أيام كاملة وتكلف ١,٤ مليون جنيه.

* في اليوم الأول الثلاثاء ١٦ نوفمبر ١٨٦٩ وفي الساعة الثالثة بعد الظهر أقيم حفل تدشين القناة حيث أقيمت ثلاثة سرادقات ضخمة فخمة وخصص للملوك وكبار الضيوف السرادق الرئيسي المواجه للبحر الذي كان يزينه تاج كبير يعلوه مخطافين متعامدين كرمز لوحدة الأساطيل البحرية أما السرادقان الآخران فقد وضع فوق أحدهما الهلال وفوق الآخر الصليب وكان الحفل ديني إسلامي مسيحي غير مسبوق ويقول **روبير سوليه** في كتابه «مصر ولع فرنسي» أن الإمبراطورة كانت ترتدي فستاناً من الحرير الرمادي الفاتح المموج بلون الورد والمطرز بالدانتيلا البيضاء ولم تكن تتحلى بمجوهرات ولا بأدوات زينة إنما كانت تتزين بريشتي نعام جميلتين سوداوين وكانت سبع وسبعون سفينة تجارية وحربية من مختلف الجنسيات تطلق صفاراتها وطلقات مدافعها إبتهاجاً بهذه المناسبة التاريخية وبلغ من كثرة هذه الطلقات أن مال أحد رجال حاشية الإمبراطورة المقربين وخمس لها قائلاً: «لقد أطلق اليوم من القنابل أكثر مما أطلق في أية معركة بحرية من قبل» فردت عليه الإمبراطورة التي كانت ذكية القلب محبة للدعابة: «ومع ذلك لم يقتل أحد!» وإنتهى الحفل في الساعة الرابعة والنصف إستعداداً لسهرة المساء حيث أقامت الإمبراطورة حفل عشاء على السفينة «الإيجل».
* في اليوم الثاني الأربعاء ١٧ نوفمبر إستيقظت مدينة بورسعيد (التي كان يسكنها نحو عشرة آلاف نسمة) على صوت مدافع السفن التي بدأت ترفع مراسيها إستعداداً لعبور قناة السويس كانت أول السفن التي شقت طريقها إلى المجرى الملاحي للقناة هي "الإيجل" AIGLE التي تحمل الإمبراطورة (وهو اليخت الذي قامت ببنائه شركة سامودا البريطانية عام ١٨٦٥ بناء على تكليف من الخديو **إسماعيل** ثم تغير إسمه إلى المحروسة وبعد ثورة ٢٣ يوليو أصبح الحرية) وأعقبها أربعون سفينة أخرى تقل أباطرة وملوك وأمراء أوروبا وممثلي الدول وكبار المدعوين وتقدم موكب السفن نحو القنطرة ثم وصل في الساعة الخامسة والنصف بعد الظهر - بعد ثمان ساعات ونصف - إلى مدينة التمساح والتي أطلق عليها "الإسماعيلية" تكريماً للخديو **إسماعيل** (والتي كان من يسكنها حوالي خمسة آلاف نسمة) والتي أصبحت فيما بعد عاصمة قناة السويس ومقر الشركة في مصر ومدينة فرنسية حتى أخمص قدميها وفي المساء حيث أقام الخديوي في ضواحيها مدينة كاملة من الخيام تضم ألف خيمة فخمة فيها كل وسائل الراحة العصرية وأقيمت وسطها قاعة كبيرة تحوي ثلاثة موائد كبيرة تسع ألف مدعو، دعا الخديو الضيوف إلى حفل عشاء صاخب كان مزيجاً غريباً بين بذخ لا يصدق وفخامة غير مألوفة.
* في اليوم الثالث الخميس ١٨ نوفمبر إستراح الضيوف وقاموا بزيارة قصر الخديوي المطل على بحيرة التمساح ثم قاموا بنزهة على ظهور الجمال وفي المساء أقيم حفل راقص على نغمات موسيقى "أوفيناخ" التي كانت موضة العصر.
* في اليوم الرابع الجمعة ١٩ نوفمبر قضى الضيوف اليوم في الإسماعيلية.
* في اليوم الخامس السبت ٢٠ نوفمبر وصل موكب السفن إلى البحر الأحمر وألقى مراسيه أمام السويس (التي كانت يسكنها نحو أربعة آلاف نسمة) ولأن ذلك إعلاناً بإفتتاح قناة السويس رسمياً للملاحة العالمية وأصبح الحلم الخيالي واقعاً ملموساً.

معاهدة القسطنطينية
Constan cinpole convention

تم في ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ في مدينة القسطنطينية في تركيا توقيع معاهدة بين الحكومة التركية والدول المستخدمة للقناة وهي الدول الأوروبية الكبرى في ذلك الوقت (فرنسا- إنجلترا- أسبانيا- النمسا- المجر- هولندا- إيطاليا- روسيا) ووضعت المعاهدة نظاماً لضمان حرية الملاحة في قناة السويس بصفة دائمة في زمن السلم والحرب للسفن التجارية والحربية دون إستثناء ودون تمييز وجاء في الفقرة الرابعة عشر منها أن التعهدات والإرتباطات المتعلقة بالمعاهدة ليست محددة بمدة إمتياز قناة السويس

أفندينا أمير المشرفين

لقب الخديو معناه بالفارسية "الأمير الكبير" وكان الشعب المصري يطلق عليه "أفندينا" بمعنى "سيدنا" وأرى من الضروري أن أحدد في بضعة سطور إطلالة سريعة على ملامح شخصية الخديو **إسماعيل** (١٨٣٠ - ١٨٩٥) الذي بلا تقدير للمسئولية باع القناة!

* طبقاً للفرمان السلطاني الصادر في أول يونيو ١٨٤١ تمكن **محمد علي باشا** (١٧٦٩ - ١٨٤٩) من الحصول على حق الوراثة لحكم مصر بالنسبة لأفراد أسرته طبقاً لنظام أكبر الموجودين سناً فتولى أريكة الحكم في مصر ثلاثة ولاه **إبراهيم** أولاً (يونيو - نوفمبر ١٨٤٨) ثم **عباس الأول** (١٨٤٨ - ١٨٥٤) ثم **محمد سعيد** (١٨٥٤ -١٨٦٣) وجاء الحاكم الرابع من سلالة **محمد علي** وأول خديوي **إسماعيل** (١٨٦٣ - ١٨٧٩).
* تشير سيرته الذاتية إلى أنه ولد في ٢٥ نوفمبر ١٨٣٠ وتربى تربيته الأولى في النمسا ثم بعد ذلك باريس وهناك تعلم اللغة الفرنسية وكان يتحدثها بأسلوب صحيح ودون أي لكنة وتخرج من مدرسة سان سير العسكرية الفرنسية ولأنه أباً لإثني عشر طفلاً رزق بهم من أربع زوجات وبهجرته باريس وكان يحلم بأن تكون مصر قطعة من أوروبا فأنفق الكثير في مجال التنمية وحقق ما يشبه المعجزات (الأوبرا- المتحف المصري - حديقة الحيوان - حديقة الأزبكية - كوبري قصر النيل بالقاهرة - مجلس شورى النواب - شق الترع والقنوات - العديد من القصور والمدارس - خطوط السكك الحديدية والبرق والصرف الصحي والمياه والكهرباء وزراعة القصب والجمعية الجغرافية المصرية وإنشاء مصانع السكر - ميناء الإسكندرية ...إلخ).
* تولى حكم مصر في ١٨ يناير ١٨٦٣ وحصل عن طريق الهدايا الثمينة والرشاوي للسلطان وحاشيته في الأستانة إلى لقب الخديوي حيث كان يرى أنه أكثر رفعة وسمواً من لقب الوالي "الذي ينطوي على فكرة التبعية.
* كانت الأبهة والعظمة طريقة للحكم والمعيشة أيضاً ولم يكن يوازن بين الإيرادات والمصروفات وكان يقترض بلا إكتراث كما ينفق بغير إكتراث ولأن يسدد الديون عن طريق الحصول على ديون جديدة بفوائد باهظة وعمولات للوسطاء وبلغت ديون مصر عام ١٨٧٤ مبلغ ١١٩,٩١٧,١٦٠ مليون جنيه وقال مبرراً إسرافه "كنت أنفق لتنمية بلادي"
* وصفه اللورد **ملنر** في كتابه "إنجلترا في مصر" بأنه "المثل الكامل للتبذير وأعظم من عرف في التاريخ بالسفه".
* قال عنه اللورد **كرومر** الحاكم الفعلي لمصر لمدة حوالي ربع قرن في كتابه "مصر الحديثة" أنه أمير المسرفين.
* قال عنه **شارل رو** "أن الخديو كان يلقى الأموال من النافذة".
* يروي **أحمد شفيق** باشا في كتابه "مذكراتي في نصف قرن" أنه "في زيارة الخديو **إسماعيل** للإستانة في يونيو ١٨٧٢ والتي كلفت مصر ١,٦ مليون جنيه دعا الخديو السلطان إلى مأدبة عشاء فاخرة بحديقة قصره المطل على البسفور فقدم الطعام في أوان من الذهب صنعت في باريس وبعد العشاء أهدى الخديوي السلطان هذه الأواني.
* إشترى قصراً في باريس ودفع ثمناً له ٢٠٠ ألف جنيه ثم أهدى القصر لإبنة البائع التي تصادف وجودها أثناء توقيع العقد.
* حينما أرسل إبنه **حسين** - السلطان فيما بعد - إلى أوروبا عام ١٨٦٨ لتلقى أفضل تعليم متخصص بحيث يخرج أميراً ورجل دولة كتب رسالة إلى وزير خارجيته نوبار باشا نصها: "يجب أن تتناسب إقامة **حسين باشا** مع مكانته لذلك يلزم أن يكون لديه فندقاً يتم تأجيره كاملاً لمدة أربع سنوات ويكون به عدد كاف من الخدم وثلاث عربات فيكتوريا (عربة مكشوفة) وكوبيه (عربة مغلقة) ولاندو (عربة بأربع عجلات) وسبعة خيول ومع ذلك لا أريد رفاهية مفرطة تتماثل مع التبذير!!
* إستمر حكمه ١٦ عاماً حتى صدر قرار السلطان **عبد الحميد** بعزله في ٢٦ يوليو ١٨٧٩ لأسباب - كما يقولون - إدارية!!! وتنازل عن العرش لصالح ولي العهد **توفيق باشا** (١٨٥٢ - ١٨٩٢) وحملته «المحروسة» كما حملت من بعده الملك **فاروق** في ٢٦ يوليو ١٩٥٢ (بعد ثلاثة وسبعون عاماً) في نفس الرحلة ونفس المصير.

الخديوي يبيع القناة

١- تنازل الخديوي **إسماعيل** لشركة قناة السويس عن نصيبه في الأرباح عن الأسهم التي يمتلكها لمدة ربع قرن (يناير ١٨٧٠ - يوليو ١٨٩٤) مقابل ٨٥٠ ألف جنيه في حين أن أرباح الشركة السنوية كانت ٩٧٠ ألف جنيه وتعطي مصر ٢١٪ من الأرباح.

٢- باع الخديوي **إسماعيل** في ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥ - بعد ست سنوات من إفتتاح القناة الأسهم التي تمتلكها مصر (١٧٦٦٤٢ سهماً) إلى الحكومة البريطانية بمبلغ أربعة ملايين جنيه وأصبحت الشركة أجنبية خالصة (٥٦٪ لفرنسا و٤٤٪ لإنجلترا) وتمت الصفقة بسرعة لا تصدق ففي خلال أيام تم طرح الرغبة في البيع (٢٣ نوفمبر) والإتفاق على السعر (٢٤ نوفمبر) والتوقيع على عقد البيع (٢٥ نوفمبر) وتسليم الأسهم داخل سبعة صناديق حديدية إلى القنصلية البريطانية (٢٦ نوفمبر) وصدرت تعليمات إلى السفينة البريطانية «ميلامر» التي كانت قادمة في طريقها من الهند إلى بريطانيا عبر قناة السويس بتغيير خط سيرها إلى الإسكندرية فدخلتها صباح ١٦ ديسمبر ١٨٧٥ عدة ساعات حيث تم شحن الصناديق السبعة وأبحرت قبل غروب الشمس حيث وصلت ميناء بورتسماوث الإنجليزي في ٣١ ديسمبر وفي أول يناير ١٨٧٦ وصلت الصناديق لندن حيث وضعت في بنك إنجلترا وقالت جريدة بريستول أند ميرور البريطانية تعليقاً على هذه الصفقة في ٢٩ نوفمبر ١٨٧٥: «إن قناة السويس ما هي إلا إسم آخر لنهر التايمز» ومن الغريب أن مصر لم تحصل فعلياً من ثمن بيع الأسهم سوى على ٢,٨٥٨,٨٣١ مليون جنيه بينما مجموع ما حصلت عليه الحكومة البريطانية من أرباح الأسهم من عام ١٨٧٥ وحتى عام ١٩٥٦ عند تأميم الشركة كان ٧٥,٦٥٦,٨١٧ مليون جنيه!!!

٣- باع الخديوي **توفيق** (١٨٧٩ - ١٨٩٢) حصة مصر في أرباح قناة السويس في ٢١ مارس ١٨٨٠ - بعد خمس سنوات من بيع الأسهم لإنجلترا وبذلك حرمت مصر من الحصول على أية إيرادات من شركة قناة السويس وفي كتابه «عصر إسماعيل» قال **عبد الرحمن الرافعي**: «إن مصر خسرت من بيع حصتها في أرباح القناة الكثير فقد كان الثمن الذي بيعت به ثمن بخس لا يوازي ما كانت الشركة تربحه في عام واحد!!

والمدهش في الأمر أن هذه العمليات كلها التي حرمت مصر من أسهم القناة وأرباحها تمت بطريقة سرية لم يعرف الشعب المصري عنها شيئاً ولم يستعان فيها برأي أحد أو مشورة أحد أو نصيحة أحد وبعد أن كانت القناة محفورة لمصر أصبحت مصر ملكاً للقناة.

ثم جرت محاولتان لمد أجل الإمتياز وهو حديث العدد القادم بمشيئة الله.

***



ABBREVIATIONS

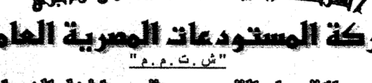
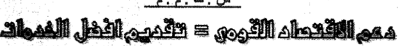
المختصرات الخاصة بأعمال التجارة الدولية والتأمين والنقل البحرى والجوى

(عن مصطلحات التجارة الدولية)

عرض وتقديم محاسب رجب حسن رجب إتحاد الموانى البحرية العربية

Abbreviation	English	Arabic
T.	Ton	الطن
T. A.	Telegraphic Adress	العنوان التلجرافى
T. B. A	To be advised, To be agreed	على أن يتم الإتفاق عليه
TFR	Transfer	التحويل . الحوالة
T. L	Total Loss	خسارة كلية
TN	Ton	الطن
T. P. Liab	Third Party Liability	مسؤلية الطرف الآخر
T. P. N. D	Theft, Pilferage, and Non Delivery	السرقة والإختلاس وعدم التسليم (أخطار تأمينية)
T. Q	Tale Quale (as found)	كما هو عليه
T/S.	Transshipment	إعادة الشحن
T. T.	Telegraphic Transfer	حوالة تلجرافية
U/A	Underwriting Account	حساب التأمين
U/C	Under Construction	تحت البناء
U.K	United Kingdon	المملكة المتحدة
U. L. C. C	Ultra Large Crude Carrier	ناقلة خام عملاقة
U.N	United Nations	هيئة الأمم المتحدة
U.N.C.L.O.S	U. N. Conference on the Law of the Sea	مؤتمر قانون البحار التابع لهيئة الأمم المتحدة
UNCTAD	United Nations on Trade and Development	منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية
U.N.E.S.C.O	U. N Educational, Scientific and Cultural Organisation	اليونسكو
U/R.	Under Repair	تحت الإصلاح
U.S	United States	الولايات المتحدة الأمريكية
UW	Underwriter	متعهد التأمين
VAL	Valuation, Value	التقدير. التقييم. القيمة
VIZ	Videlict	أى . بمعنى
V.L.C.C.	Very Large Crude Carrier	ناقلة خام ضخمة جداً
VOL	Volume	الحجم . السعة
V.O.P	Value as in original Policy	القيمة المذكورة بشهادة التأمين
VS.	Versus	مقابل . ضد . عكس
W.B.	Water Ballast, Warehouse Book	صابورة من الماء، سجل المخزن
W.C.S.A	West Coast of South America	الساحل الغربى لأمريكا الجنوبية
W.F.T.U	World Federation of Trade Union	الإتحاد الدولى للنقابات العمالية
WHF.	Wharf	رصيف الميناء
W.H.O	World Health Organisation	منظمة الصحة العالمية
WHS	Warehouse	المستودع . المخزن
WHSLE	Wholesale	بيع بالجملة
W/M	Weight and / or Measurement	الوزن و/أو المقاس
W.O.R	Without Our Responsibility	بدون مسؤليتنا
W.P.	Without Prejudice, Weather Permitting	بدون تحيز كلما يسمح الجو
W.P.A	With Particular Average	التأمين مع ضمان العوارية الخاصة
W.R	Warehouse receipts	إيصالات المخزن
W.R.O.	War Risk Only	التأمين ضد مخاطر الحرب فقط
WT	Weight	الوزن
W.W.D	Weather Working Days	أيام العمل التى يسمح بها الجو
X.I	Ex Interest	بدون فوائد
X.STR	Ex Store	تسليم بالمخزن
X WHF	Ex Wharf	تسليم على الرصيف
X WHSE.	Ex Warehouse	تسليم بالمخزن
X WKS	Ex Works	تسليم بالمصنع
Y.A.R	York - Antwerp Rules (General Average)	قواعد يورك / إنتورب للعوارية العامة
Yt.	Yacht	يخت



الشركة القابضة للنقل البحري والبري
شركة المستودعات المصرية العامة
"ش.ت.م.م"

دعم الاقتصاد القومي = تقديم افضل الخدمات

الشركة الحاصلة على شهادة الايزو ٩٠٠١/٢٠٠٠

الشركة الرائدة في مجال التخزين الجمركي منذ اكثر من خمسون عاما
ميناء الاسكندرية - ميناء الدخيلة - ميناء دمياط - ميناء السويس - مرسى نويبع

التخزين :-
تتشرف شركة المستودعات المصرية العامة أن تقدم خدماتها المتميزة والتي تتيحها إمكانياتها الفريدة من حيث المساحة التخزينية المجهزة لإستقبال كافة أنواع البضائع والحاويات والسيارات والمعدات الثقيلة حيث تنفرد الشركة بكوادرها المتخصصة والمدربة في هذا المجال .
تقوم الشركة بتخزين الحاويات المملوءة بالساحات المجهزة أو تفريغ المشمول بالمخازن مع إعادة الفوارغ فور التخزين بأسعار لا تنافس كما تقوم بتخزين الحاويات الفارغة وإعادتها فور طلبها .

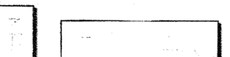
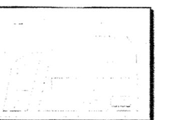
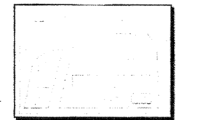
النقل :-
تمتلك الشركة أسطول نقل وأوناش رافعة وشوكة للتحميل والتعتيق ونقل البضائع من مواقعها إلى المواني المختلفة والعكس لمعظم أنحاء الجمهورية والشركة على استعداد لتقديم الخدمة من الباب إلى الباب كطلب العميل .

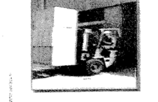
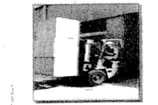
التخليص :-
تقدم الشركة خدماتها في مجال التخليص الجمركي .
لدى الشركة جهاز للتخليص الجمركي يتميز بالدقة و السرعة في الأداء وبأقل تكلفة .

التبريد :-
تقوم الشركة بأعمال التبريد والتجميد للرسائل التي تتطلب ذلك بميناء دمياط باستخدام الاساليب العلمية الحديثة وذلك بثلاجة مجهزة على أعلى مستوى .

الشحن والتفريغ :-
القيام بكافة أعمال الشحن والتفريغ للبضائع الصادرة والواردة .

تدير الشركة ميناء جافا بالنوبارية (١ ، ٢)
والذي يعد من اكبر موانئ الجمهورية
تبلغ مساحة الميناء الجاف ٤٨ فدان مقسمة إلى مخازن مغلقة لتخزين البضائع ، وساحات مكشوفة لتخزين الحاويات والسيارات والبضائع ويقع الميناء غرب مدينة الإسكندرية على الطريق الصحراوي الكيلو ٣٧ (يبعد ٤ كم عن الطريق الصحراوي ، ٢ كم من ترعة النوبارية ، ٢٥ كم من ميناء الدخيلة) ، يمتاز بوقوعه وسط شبكة مواصلات متعددة (مطار برج العرب ، مدينة العامرية ، خط سكك حديد ، ترعة النوبارية ، المدينة الصناعية ببرج العرب) ، يقدم الميناء الجاف جميع الخدمات التخزينية كالخدمات التكاملية للحاويات والبضائع الواردة والصادرة والترانزيت ، وكذلك تخزين السيارات ، وتقديم خدمات التعتيق والفرز والوزن .
ويمتاز الميناء بالآتي : لجنة جمركية متكاملة ، إمكانية تجزئة الرسالة لاكثر من مرة ، موازين بسكول أرضي حمولة ٨٠ طن ، أطقم فنية مدربة على كافة عمليات التخزين ، الموقع مؤمن تأمينا كاملا وذلك بوجود : شبكة إطفاء آلية تغطي جميع أرجاء الميناء بمصدر تبادلي للمياه من ترعه النوبارية ، نقطة شرطة مستقلة ووحده إسعاف ، تغطي الإضاءة جميع أرجاء الميناء الجاف .

نرحب بالسادة العملاء لزيارة الميناء الجاف بالنوبارية ك ٣٧ طريق الإسكندرية / القاهرة الصحراوي

للاتصال بالشركة : داخل باب ١٤ جمرك الإسكندرية- برقيا : جتهوس / إسكندرية
WEB SITE : www.egywarehouse.com : صفحة الويب - E.MAIL : www.gwegy@hotmail.com : بريد إلكتروني
تليفونات : (٤٨٠٤٦٣١ - ٤٨٣٤٣٠٨ - ٤٨٠٢٦٠٣) - ٠٣ - فاكسات : (٤٨١٩٥٩٢ - ٤٨٠٤٦٢١) - ٠٣

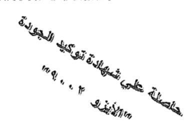
"ياسمين جابر الجزار"

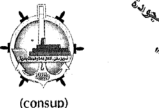


الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية ش.م.م

A member of ISSA

THE EGYPTIAN MARINE SUPPLY & CONTRACTING CO.E.S.C





(consup)





أردت الحصول على أعلي مستوي من الخدمات .
أردت الحصول على احتياجاتك من الأصناف ذات الجودة العالية .
أردت الحصول على أسعار متميزة .
فأفضل أن تتجه إلى (كونساب) رمز الثقة في التعامل .

نشاط الشركة

تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات طازجة و جافة و مشروبات وكذلك كافة احتياجات السفن من أدوات السطح و الماكينة و الأجهزة البحرية و قطع الغيار و الغازات الصناعية و مهمات اللحام و تقديم كافة الخدمات و استيراد كافة ما يلزم من تموين السفن برسم الترانزيت و المناطق الحرة

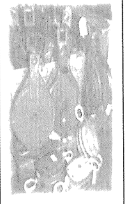
نشاط الأشغال

تقوم الشركة بكافة أعمال المراشمة اليدوية و الميكانيكية و الدهان و المعالجة الكيماوية بأحدث الأجهزة لجميع أنواع الهياكل المعدنية والصهاريج سواء للسفن أو للمصانع وشركات البترول وشبكات المياه في جميع مواني الجمهورية وداخل البلاد .

- أعمال المقاولات العامة والصيانة و الدهانات للمباني والإنشاءات حيث أن الشركة عضو بالاتحاد المصري لمقاولي التشييد و البناء .
- جميع عمليات التبخير و التطهير و مقاومة الحشرات للسفن و داخل الشون و المخازن .
- تقوم بكافة أعمال الخدمات البحرية من حراسة وغسيل و كي و نظافة و نقل مخلفات السفن خارج المواني .

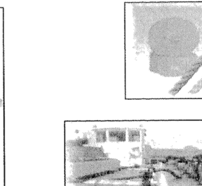
نشاط توريد المياه العذبة

تمتلك الشركة أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بمواني السويس و البحر الأحمر وميناني بورسعيد ودمياط وكذلك للمناطق النائية .

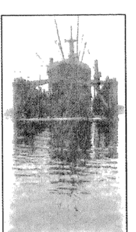




توريدات و تموين سفن



أعمال توريد المياة العذبة للسفن و المؤسسات بالمناطق النائية



أعمال أشغال و خدمات بحرية

عناوين الشركة

المركز الرئيسي : ٢طريق الحرية - الإسكندرية
ت : ٤٨٧٠٥٥٠- ٤٨٦٣٧٨٣/ فاكس : ٤٨٧٨٢٧٠
رقم بريدي : ٢١٥١٧/ص.ب :- ٢٠٢٥- الإسكندرية
فرع الإسكندرية والدخيلة : (باب ٢٧) جمرك الإسكندرية
ت : ٤٨٠١٢١٩- ٤٨٠٢٨٥٤- ٤٨٠٥٢٣٤
فاكس : ٤٨٠٢٥٦٤- ص.ب : ٩٢٣

فرع السويس والبحر الأحمر : عمارة مصطفي حزين بور توفيق - السويس
ت : ٢٢٠١٣٢- ٢٢٦٨٨٠(٠٦٢) / فاكس : ٢٢٤٣٠٦/ ٠٦٢، ص.ب : ٣٢- السويس
فرع بورسعيد : ش الجمهورية والجبرتي
ت : ٢٤٥٦٩٧- ٢٢٠٦٢٢- ٢٢٠٦٢٣(٠٦٦)
فاكس : ٢٢٠٦٢٤/ ٠٦٦، ص.ب : ١٢٥- بورسعيد
فرع دمياط : ت :- ٢٩٠٠٢٥/ ٠٥٧، فاكس : ٢٩٠٠٢٥/ ٠٥٧

برقياً :- كونساب علي جميع مواني الجمهورية
البريد الألكتروني :- CONSUP2@HOT MAIL.COM

خطوط و منحنيات

نشأت الديهي يكتب

خريطة طريق لإصلاح الجمارك

حتى فترة مضت كانت مصلحة الجمارك المصرية مثلها مثل معظم المصالح الحكومية المصرية تدار وفق الأسس والقواعد والقوانين العتيقة التى وضعت وصممت فى عهود سابقة وبعيدة كانت للدولة فيها أيديولوجيات وتوجهات مختلفة كلياً وجزئياً عن التوجهات الحالية ودون الخوض فى مفردات وتفاصيل كلا التوجهين ودون التعرض لها فإننا نقف ونرصد عن قرب ما يجرى داخل الجمارك فالتطورات متلاحقة وسريعة والتغيرات جذرية وعنيفة.

فالمؤسسة الإقتصادية بكامل هيئتها تنظر إلى تطوير الجمارك على أنه حجر الزاوية ونقطة الإنطلاق نحو إصلاح المؤسسة بالكامل. وبدأ الرأى العام يتنبه إلى مايدور داخل الجمارك وبدأنا نسمع رجل الشارع يردد مصطلحات التعريفة الجمركية وتعديلاتها مما جعل الروح تدب داخل كيان الجمارك الذى إستمر لعقود طويلة فى سبات عميق. وهناك إحساس عام بأن هناك قوى داخل الجمارك تقاوم التطوير.

إننا نحاول قراءة ما يجرى حتى نستطيع المشاركة فى رسم صورة المستقبل.

فمستقبل الجمارك صورة ضوئية من مستقبل إقتصاد مصر بالكامل ،وفى هذا التحقيق نحاول رصد بعض المشكلات التى تمثل ظواهر عامة قد تعوق تحديث وتطوير الجمارك المصرية.

إهدار قيم الفواتير الواردة (تحسين الأسعار)

فى البداية يقول السيد أبو العزم العميرى صاحب شركة إستيراد وتصدير يتم إهدار الفواتير الموثقة والمعتمدة المقدمة من المستورد حيث يقوم المثمن الجمركى بعمل تحسين سعر إستناداً إلى مرجعياته

التفاوت والتضارب بين المواقع الجمركية فى الأسعار والإجراءات :

ويضيف السيد/ محمد الصاوى مدير إدارة التخليص الجمركي بإحدى الشركات الكبرى ، نجد هناك تفاوتاً فى قبول الأسعار بين منفذ جمركي وآخر ، فالأسعار المقبولة فى دمياط مثلاً ليس شرطاً أن تكون مقبولة فى بورسعيد والأسعار المقبولة فى العين السخنة شرطاً أن تقبل فى الإسكندرية ، والسبب فى ذلك غياب نظام تسعير موحد ذى مرجعية واحدة وقاعدة بيانات واحدة وهذه النقطة فى غاية الخطورة، فالمستورد أصبح يختار الميناء واضعاً فى إعتباره مسألة الأسعار ليس إلا، أما معدلات التفريغ وسرعة الإفراج فلا قيمة لها أمام مسألة الأسعار، المفروض أن يتم توحيد المعاملة الجمركية فى هذه الجزئية بالذات بإيجاد آلية محددة ومرنة فى نفس الوقت لتحقيق العدالة الغائبة.

طول فترة الإجراءات وكثرة عدد التوقيعات

ويقول السيد رفاعى إبراهيم مستخلص جمركي:

برغم كل خطط التطوير ورغم كا محاولات ضرب الروتين والبيروقراطية فإن الإجراءات الجمركية ما زالت تسير ببطء شديد والإقرار الجمركي الواحد يمر على أكثر من ٢٠ موظفاً وتصل عدد التوقيعات إلى أكثر من ٣٠ توقيعاً، وهذه ليست قضية اليوم بل نتاج مشاكل سنوات وسنوات وإذا أردنا إصلاحاً حقيقياً فلابد أولاً من الإعتراف بوجود مشاكل حقيقية ثم بعد ذلك نحاول أن نضع حلولاً واقعية بمشاركة جميع المتعاملين وأصحاب المصالح من المستوردين والمصدرين والمستثمرين.

إن المسئولين فى القيادات العليا دائماً ما يحاولون تبسيط المشكلة وإختزالها فى نقاط سهلة تخيل إلى الجميع سهولة الحل وعدم عمق المشكلة وفى معظم الأحيان لا يتم الوصول إلى حل داخل الإدارة الجمركية ويتطلب الأمر اللجوء إلى إجراءات التظلم والتحكيم حيث التكاليف الإضافية والوقت الضائع وقد لا يصل المستورد إلى حقه فى النهاية مما يضطره إلى القبول بالأمر الواقع محققاً خسائر يحاول المستورد ترحيلها على المستهلك النهائى ولن نستطيع حل المشاكل العالقة منذ زمن بعيد إلا بالمواجهة الصادقة المخلصة من الجميع .

شرط التوثيق لمصلحة من؟

وعن مشكلة التوثيق يقول السيد / محمد جاد المدير التجارى بإحدى كبرى شركات الشحن:

إشتراط توثيق المستندات والفواتير والعقود وشهادات المنشأ وخلافه من مستندات الشحنات الواردة من القسم التجارى بالسفارة المصرية، وكذلك الغرف التجارية والصناعات ببلد التصدير أرى أن هذا التوثيق غير ذى جدوى، فالتوثيق على صحة المعلومات والأرقام الموجودة بالمستند والأسعار الواردة بفاتورة غير موثقة لا تختلف كثيراً عن الفواتير اللهم إلا فى شكل الفاتورة ، أما المضمون فلا علاقة له بالتوثيق، بالإضافة إلى مصاريف وتكاليف التوثيق بالعملة الصعبة فكله على المستهلك النهائى، إننى أرى أن كل قرار أو تعليمات تصدر يجب أن تتم دراسة تداعياتها من كل جانب حتى لا يلتف البعض على هذه القرارات ويحاولون تفريغها من محتواها بطرق غير شرعية.

السماح المؤقت والدروباك أنظمة تحتاج إلى تفعيل حقيقى

وعن قضية السماح المؤقت من أهم الأنظمة الجمركية لتشجيع حركة التصدير حيث تسمح الدولة بإستيراد مستلزمات الإنتاج بغرض التصنيع للتصدير وذلك بالإفراج مباشرة بلا رسوم وخلافه، أما نظام الدروباك فمثله مثل السماح المؤقت تماماً غير أن المستورد يقوم بدفع الرسوم وإذا تمت عملية التصدير إسترد ما سبق سداده من رسوم وخلافه. المسألة تبدو بسيطة وميسرة أما التطبيق فحدث ولا حرج طول إجراءات ، مستندات مطلوبة لا حصر لها ولانهاية ..

المادة السابقة من إتفاقية الجات بشأن تحديد القيمة للأغراض الجمركية .

ونأتى للنقطة الفاصلة وهى التسويات الحسابية تمهيداً للرسوم وإحداث التسويات اللازمة حيث يتم تحييد الحاسب الآلى أو تعطيله ليتم التعامل يدوياً لأسباب غير مفهومة تماماً والنتيجة تعطيل إجراءات التصدير أكثر وأكثر.

"صناعة الترانزيت" الخلل والعلاج

ويقول السيد عبد الرازق الخولى مدير عمليات بأحد الخطوط الملاحية.

تعتبر صناعة الترانزيت أهم صناعات الموانى الحديثة والدول صاحبة الإنطلاقة التنموية الواعدة ... لكن فى مصر نرى أن الترانزيت أمامه عراقيل وعراقيل لا حصر لها والحجة الجاهزة هى مكافحة التهرب الجمركى ... نحن جميعاً ضد التهرب وننادى بالضرب بيد من حديد على كل من تسول له نفسه ضرب إقتصاد مصر لكن لا يعقل أن نقل حاوية ترانزيت من الصين إلى ليبيا مروراً بمصر أن يتم فتحها وكشفها بالكامل بميناء السخنة وترسل بحراسة أمن جمركى وشرطة ومندوب جمرك إلى الإسكندرية لتشحن بحراً إلى ليبيا فيتم كشفها مرة ثانية فور وصولها إلى الإسكندرية وفور وصولها إلى الميناء الليبى يتم كشفها ثالثة، أى نوع من البضائع يتحمل كل هذه الحركات من الكشف والمعاينة والتفريغ والتنسيق كل هذه المرات؟

محطات وأخبار

شروط جديدة لإقامة المستودعات

أصدر الدكتور يوسف بطرس غالى وزير المالية قراراً بتعديل بعض الشروط العامة الخاصة بإقامة المستودعات داخل الموانى وخارجها، وأوضح جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك بأن الهدف من هذا القرار تحقيق العديد من التيسيرات التى من أهمها تخفيض نسبة الضمان للمستودعات المقامة داخل الموانى من ٢٥٪ إلى ٥٪ و١٠٪ للمستودعات خارج الموانى، بجانب تخفيض قيمة الضمان وإحتسابه على الطاقة التخزينية المتوقعة للمستودع، ويتم تقديم ضمان يعادل متوسط الضرائب المحصلة عن السنة السابقة فقط عند تجديد ترخيص المستودع سنوياً.

د. يوسف بطرس غالى

مشروعات للحد من التلوث

صرح الدكتور محمود أبو زيد وزير الموارد المائية والرى بأن الوزارة ستقوم بتنفيذ عدة مشروعات مهمة خلال الأربع سنوات القادمة وذلك للحد من التلوث ومواجهة الفقر والإدارة المتكاملة للموارد المائية، ويتم ذلك فى مساحة نصف مليون فدان ، وسوف تمول هذه المشروعات من خلال منحة من هيئة التنمية الأمريكية تصل إلى ٣٣ مليون دولار.

د. محمود ابو زيد

سياحة الإستشفاء بالعين السخنة

وقع أحمد المغربى وزير السياحة مذكرة التفاهم مع اللواء سيف جلال محافظ السويس واللواء مصطفى عبيد رئيس الشركة القابضة للسياحة والسينما لإستغلال ١٧٠ فداناً بمنطقة العين السخنة الكبريتية فى سياحة الإستشفاء والسياحة العلاجية، ومن المتوقع أن تصل الإستثمارات لهذا المشروع إلى ٥٠٠ مليون جنيه كمرحلة أولى، وقد تم طرح عينات من مياه العيون على المعامل الدولية لتحليلها لتكون أحد عناصر الترويج والتنشيط والتسويق السياحى.

أحمد المغربى

***

تجميل الأرقام .. هواية مصرية

إعداد/ وسام غنيم

يلجأ عدد من المسئولين المصريين إلى التلاعب بأرقام المؤشرات الإقتصادية كوسيلة لتقليل أثر تفاقم تردى تلك المؤشرات خلال السنوات الأخيرة ويمتد ذلك إلى أرقام البطالة والفقر والتضخم والدين العام المحلى وعجز الموازنة والإيرادات، وهو ما أسفر عن فجوة كبيرة بين الواقع الحقيقى للإقتصاد المصرى والأرقام الرسمية التى يتم الإعلان عنها.

ولقد ظل البنك المركزى المصرى ينشر أرقام الدين العام المحلى خلال السنوات الماضية بإعتباره الدين الذى يشمل ٣ مكونات هى الدين الحكومى ومديونية الهيئات العامة الإقتصادية وتوظيفات بنك الإستثمار القومى للقطاع العام والخاص والقروض الميسرة التى يقدمها.

إلا أنه مع نمو قيمة الدين العام المحلى بشكل متزايد نتيجة تزايد العجز بالموازنة وحالة الركود بالسوق المحلية لجأت وزارة المالية إلى وسيلة حسابية لتقليل أرقام الدين المحلى، حيث إعتبرته يقتصر على الدين الحكومى فقط.

بينما إعتبرت وزارة التجارة الخارجية الدين العام المحلى مكوناً من الدين الحكومى ومديونية الهيئات الإقتصادية، إلا أن البنك المركزى ظل على نفس منهجه بإعتبار الدين العام المحلى مكوناً من ديون الحكومة والهيئات الإقتصادية وبنك الإستثمار القومى.

ومن هنا فإنه فى نهاية مارس ٢٠٠٤ كانت قيمة الدين المحلى ٢٨٤,١٥٦ مليار جنيه مصرى (الدولار = ٦,٢٠ جنيهات مصرية) حسب تعريف وزارة المالية له بنسبة ٦٢,١٪ من الناتج المحلى الإجمالى البالغ ٤٥٧,٥ مليار جنيه.

وهكذا تبدو نسبة الدين المحلى إلى الناتج أنها فى الحدود المقبولة دولياً ومن هنا فإن تلك النسبة هى التى يتم إستخدامها فى التصريحات الرسمية لرئيس الوزراء السابق بينما بلغ الدين المحلى ٣٢٢,٣٨٨ مليار جنيه حسب تقرير وزارة التجارة الخارجية بنسبة ٧٠,٤٪ وحسب البنك المركزى وهو الرقم الصحيح علمياً ٤٠٤,٥٥٥ مليار جنيه بنسبة ٨٨,٤٪ من الناتج المحلى الإجمالى وهى النسبة التى تشير للدخول فى مرحلة خطرة إلا أنها نسبة لا يتم تداولها رسمياً.

★ أسعار ثابتة بمؤشر الأسعار

فى أواخر يناير ٢٠٠٣ أعلنت الحكومة قرارها الذى أسمته «تحرير سعر الصرف» وأسفر القرار عن موجة عامة من إرتفاع أسعار السلع والخدمات بالسوق المصرية كانت مثار شكوى المواطنين إلا أن مؤشر الأسعار القياسية لأسعار المستهلكين بالمناطق الحضرية الذى يعده الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء وهو الجهاز الرسمى المسئول عن أى بيانات عامة – لم يعبر عن النسب الحقيقية لما حدث من زيادات الأسعار، حتى أن أعلى رقم شهرى لهذا المؤشر كان بنسبة ٥,٥٪ بالمقارنة بنفس الشهر من عام ٢٠٠٢، كما بلغ متوسط الرقم القياسى الذى يعبر عن تغيرات الأسعار لعام ٢٠٠٣ نحو ٤,٢٪ فقط وهو أمر خالف تماماً واقع الزيادة السعرية التى تبدو وكأنها لم تستثن سلعة شعبية من الإرتفاع مثل الأرز والزيت والمكرونة والسكر واللحوم والدواجن وغيرها، حتى إضطرت الحكومة لإضافة ٥ سلع إلى البطاقات التموينية التى توزع بها سلع مدعمة على حوالى ثلثى عدد السكان ويرجع عدم تعبير مؤشر أسعار المستهلكين عن واقع السوق نظراً لإحتواء عينة السلع والخدمات التى يتم إحتساب المؤشر عليها على سلع بأسعار غير واقعية.

★ فن التقليل من عجز الموازنة

مع تزايد قيمة العجز بالموازنة والذى بلغ إلى ٥٢,٣٥٦ مليار جنيه بالعام المالى ٢٠٠٥/٢٠٠٤ والتى تمثل أكثر من نسبة ١٠٪ من الناتج المحلى .. لجأت وزارة المالية إلى وسيلة فنية لتقلل رقم العجز وبالتالى تنخفض نسبته إلى الناتج المحلى. فقد أضافت إلى أرقام إيرادات الموازنة العامة للدولة أرقام بنك الإستثمار القومى، وهيئة السلع التموينية وصناديق المعاشات وهو ما زاد الإيرادات وقل العجز ونسبته إلى الناتج المحلى ومن الغريب إذا جاءت وزارة المالية بإعلان عجز العام المالى ٢٠٠٥/٢٠٠٤ بدون الأقساط المطلوبة أى بإعلان العجز الصافى والذى وصل ٣٧,٤٧٠ مليار جنيه والعجز الكلى ٥٢,٣٥٦ مليار جنيه.

★ إيرادات السياحة

عند إحتساب الدخل السياحى ظل البنك المركزى يحسبه من خلال حصر المبالغ التى يقوم الأجانب بتغييرها خلال تعاملاتهم مع المنافذ الخاصة بعمليات الصرافة بالمطارات والموانى وأماكن تواجدهم، إلا أن وزارة السياحة لأسباب خاصة إبتكرت أسلوباً آخر لحساب الدخل السياحى من خلال تقدير قيمة متوسط الإنفاق اليومى للسائح وضرب تلك القيمة فى عدد الليالى السياحية التى قضاها السياح بمصر وهى أرقام لا تلقى قبولاً من المتخصصين، فهناك خلل آخر وهو أن كل أجنبى تزيد فترة إقماته عن ٢٤ ساعة سائحاً وهو ما يعنى إعتبار شرائح فقيرة من الباحثين عن عمل من الأفارقة سياحاً وكذلك السودانيين الذين يحضرون لزيارة أقاربهم والإقامة لديهم، وكلها فئات ذات إنفاق محددة، بل إنها تمثل عبئاً على الإستهلاك المحلى بإستهلاك الخبز المدعم والمواصلات العامة المدعمة.

★ الصادرات والواردات غير صحيحة

إن عدم الدقة فى بنود ميزان المدفوعات لا ترتبط فقط بأرقام الدخل السياحى ولكن أيضاً بالأرقام الواردة عن دخل الصادرات السلعية ومدفوعات الإيرادات ففى ظل الإتجاه الحكومى لإلزام المصدرين بتوريد نسبة ٧٥٪ من حصيلة الصادرات بالعملة الأجنبية للبنوك، فقد إتجه المصدرون إلى خفض قيمة تلك السلع التى يتم تصديرها بالفواتير لتفادى توريد تلك النسبة من الحصيلة ومن هنا الأرقام الحقيقية للصادرات تزيد عن الأرقام المعلنة.

وعلى الجانب الآخر فإنه لأغراض دفع جمارك أقل يلجأ المستوردون إلى خفض قيمة السلع المستوردة فى الفواتير، وهو ما يعنى أن القيمة الحقيقية للواردات ليست فى الأرقام المعلنة.

★ تراجع الإستثمارات الأجنبية والمحلية

مع تراجع قيمة الإستثمارات الأجنبية المباشرة فى مصر خلال السنوات الأربع الأخيرة لا يتم الإعلان عما تتضمنه تلك الأرقام من إستثمارات بالبورصة المصرية وهو ما يجعلها أرقاماً غير دقيقة، حيث إنخفض صافى تدفقات الإستثمارات المباشرة (أى فى صورة مشروعات).

أما عن الإستثمارات المحلية قد شهدت تناقصاً فى عدد الشركات التى يتم تأسيسها سنوياً والتى إستمر معدل إنخفاضها منذ عام ١٩٩٨ وحتى العام الأخير ورغم حدوث طفرة خلال السنوات الأخيرة فى إصدار أرقام شبه صحيحة إلا أن الصورة الحقيقية تشير إلى إستمرار التراجع خلال الست سنوات الأخيرة كما أن قيمة الجنيه التى يتم إحتساب رؤوس الأموال بها تدهورت إلى حوالى النصف خلال تلك الفترة بما يشير لحدة التراجع فى الإستثمارات المحلية.

وهكذا إمتدت عمليات التجميل الحكومية إلى أرقام البطالة لتصل إلى مليونى عاطل خلال العام المالى ٢٠٠٣/٢٠٠٢، أى بنسبة ٩,٩٪ من قوة العمل وهى أرقام لا تلقى قبولاً من أحد فى ظل أزمة البطالة الخانقة بالإقتصاد المصرى ومع تزايد الطاقة العاطلة بالمصانع.

ولقد إحتوى تقرير لجنة الشئون المالية والإقتصادية بمجلس الشورى المصرى الآتى:

حيث حول موازنة خطة عام ٢٠٠٥/٢٠٠٤ على العديد من التحفظات حول ما يتم إعلانه من أرقام تخص أداء الخطة ومعدل النمو والمبالغة فى حجم الإستثمارات المتوقعة وخاصة عدم تحقيق القطاع الخاص لما تم تحديده من أرقام لإستثماراته.

وفى ظل تلك الأرقام التى لا ترتبط بواقع الناس إنصرف الناس عنها وزادت فجوة الثقة بينهم وبين وزراء المجموعة الإقتصادية السابقة لأن الإقتصاد الذى كان يعيشونه يختلف عن الصورة الوردية التى تحملها الأرقام.

★★★

تسونامى .. ولمحة من أهوال يوم القيامة

بقلم/ ولاء حمزة

لم يرحل عام ٢٠٠٤ إلا بعد أن ترك لنا كارثة تجاوز عدد ضحاياها قتلى قنبلة هيروشيما الذرية وهى كارثة "طوفان جنوب شرق آسيا" والتى تعرف بتسونامى .. و"تسونامى" كلمة يابانية تعنى الأمواج الطاغية وعلى أثرها تم إطلاق أكبر عملية إغاثة فى التاريخ حيث أن الخسائر بالمليارات ... لم تستأثر كارثة طبيعية بإهتمام الرأى العام مثلما استأثر زلزال تسونامى وما أعقبه من مد بحرى وراح ضحيته ما لا يقل عن ٢٠٠ ألف ضحية وتشريد الملايين فغضب الطبيعة هو الهول بعينه.

دمار مروع ولا يوم القيامة

فهذا الزلزال الذى تفجر فى قاع المحيط الهندى بقوة تعادل مائة قنبلة ذرية أطلقت أمواجه العاتية التى إرتفعت فى بعض المناطق إلى ٣٠ متراً تجتاح أمامها سواحل ١٣ دولة فى سرعة تتفاوت ما بين ٧٠٠ إلى ألف كيلو متر فى الساعة!!! وتسبب فى موجة مد عاتية عصفت بالمناطق الساحلية وإمتدت لتصل حتى الساحل الشرقى لإفريقيا ودمرت ومحت من الوجود جزراً أخرى عن أماكنها لتنشر مشاهد دمار مروعة كأنها يوم القيامة.

سوق الرقيق وأطفال ضحايا الطوفان

أعربت الأمم المتحدة عن خشيتها من أن يقع الأطفال الذين فقدوا أولياء أمورهم أو إفترقوا عنهم من جراء موجات المد العاتية فريسة للعصابات الإجرامية العازمة على بيعهم فى سوق الرقيق وقالت الأمم المتحدة أن ذلك يزيد من المخاوف بشأن "جيل أطفال موجات المد".

طقوس سيهانوك انقذت كمبوديا من الدمار

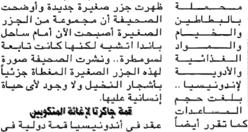
قال ملك كمبوديا السابق نورودوم سيهانوك أن منجماً حذره من أن "كارثة مفجعة جداً" ستقع ولكن بلاده ستنجو منها إذا تم إجراء الطقوس الملائمة؟!! وقال سيهانوك أنه وزوجته قررا إنفاق آلاف الدولارات لإجراء هذه الطقوس .. وبالمصادفة لم تطل موجات المد المدمرة التى ضربت دولاً عديدة من آسيا كمبوديا بالفعل.

تايلاند وتحقيق لعدم إصدار تحذير

إعتزمت الحكومة التايلاندية إجراء تحقيق عن سبب عدم إصدار تحذير للسكان بشأن وقوع موجات المد المدمرة حيث قال وزير الإتصالات أنه سيتم تشكيل فريق على الفور للقيام بهذه المهمة كما أن مسئولى هيئة الأرصاد الجوية أجروا إجتماعاً بعد دقائق من وقوع الزلزال.

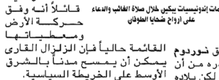
مبارك وطائرتان للمساعدات الإنسانية

تنفيذاً لتعليمات الرئيس مبارك بإرسال معونات عاجلة إلى الدول المتضررة من زلزال جنوب شرق آسيا، قرر الدكتور أحمد نظيف رئيس الوزراء إعداد حمولة طائرة من الأدوية والمستلزمات الطبية لإرسالها إلى سريلانكا وطائرة أخرى محملة بالبطاطين والخيام والمواد الغذائية والأدوية لإندونيسيا .. بلغت حجم المساعدات المصرية ٣٠ طناً. كما تقرر أيضاً سفر فريق طبى مصرى إلى إندونيسيا للمساعدة فى جهود الإغاثة بإقليم اتشيه.



عالم أمريكى يحذر من زلزال وشيك فى الشرق الأوسط

قال العالم الأمريكى ماريتز كنسى أن الزلزال القارى الكبير الذى تنبأت به العديد من المعاهد الجيولوجية العالمية قد يكون أوشك على الحدوث عقب زلزال آسيا المدمر وأضاف كنسى فى تصريحات صحفية لصحيفة "الغد" الأردنية قائلاً أنه وفق حركة الأرض ومعطياتها القائمة حالياً فإن الزلزال القارى يمكن أن يمسح مدناً بالشرق الأوسط على الخريطة السياسية.

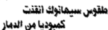


مسلمات إندونيسيات يبكين خلال صلاة الغائب والدعاء على أرواح ضحايا الطوفان

تسونامى وتغيير الخريطة الجغرافية

قال علماء أمريكيون أن الزلزال القاتل الذى ضرب آسيا ربما زاد بشكل دائم من سرعة دوران الأرض مما يقلل طول اليوم بمقدار جزء من الثانية وتسبب فى ميل الأرض عن محورها. وأكد فريق صينى من خبراء علم الجيولوجيا أن الزلزال المدمر الذى ضرب منطقة جنوب شرق آسيا سيغير على المدى القصير خريطة المنطقة حيث ستنتقل بعض الجزر الصغيرة خاصةً تلك التى ضربها المد البحرى لمسافة تتراوح بين ٢٠ إلى ٣٠ كيلو متراً بعيداً عن موقعها الحالى.

كما ذكرت صحيفة "جاكرتا بوست" أن الزلزال وما تلاه من طوفان أمام سواحل سومطرة عدلا جغرافية الشاطئ القريب من باندا اتشيه عاصمة إقليم اتشيه حيث ظهرت جزر صغيرة جديدة وأوضحت الصحيفة أن مجموعة من الجزر الصغيرة أصبحت الآن أمام ساحل باندا اتشيه لكنها كانت تابعة لسومطرة.. ونشرت الصحيفة صورة لهذه الجزر الصغيرة المغطاة جزئياً بأشجار النخيل ولا وجود لأى حياة إنسانية عليها.



مشهد لجزيرة سومطرة بعد أن دمرها الطوفان

قمة جاكرتا لإغاثة المنكوبين

عقد فى أندونيسيا قمة دولية فى جاكرتا للدول المانحة لمواجهة آثار كارثة الزلزال وأعلن الأمين العام للأمم المتحدة كوفى عنان أنه بمجرد توجهه للمنطقة سيتم الإعلان عن إطلاق أكبر عملية إغاثة تديرها الأمم المتحدة وقالت مصادر مسئولة فى الأمم المتحدة أن عملية إعادة الإعمار بالمناطق التى ضربها الزلزال والطوفان ربما تستغرق فترة زمنية تصل إلى ١٠ سنوات. وطالب البيان الختامى للقمة بتعيين ممثل خاص للسكرتير العام للأمم المتحدة لتولى مهمة تعبئة المجتمع الدولى لدعم برامج الإغاثة الدولية الطارئة فى الدول التى تضررت من الكارثة الطبيعية.. وأشار **كوفى عنان** إلى أن ما تعرضت له آسيا مؤخراً يعد أخطر كارثة طبيعية تواجهها الأمم المتحدة منذ إنشائها قبل ٦٠ عاماً وتوقع **عنان** أن يتجاوز عدد قتلى الكارثة ١٥٠ ألفاً مشيراً إلى أن العدد الدقيق للقتلى سيكون من الصعب تحديده.

الخوف من إنتشار الأوبئة والأمراض

أعلنت منظمة الصحة العالمية عن حاجتها لتبرعات من جميع دول العالم تبلغ ٦٠ مليون دولار لإتخاذ الإجراءات الصحية اللازمة لمنع إنتشار الأوبئة فى المدن الآسيوية من جراء كارثة تسونامى التى ضربت المنطقة وتحذر المنظمة من عدم تعاون الدول فى تلبية الإحتياجات الصحية العاجلة لضحايا كارثة تسونامى حيث يخشى الخبراء من الأمراض المتنقلة عن طريق المياه وغيرها من الأمراض المعدية .. وتؤكد منظمة الصحة العالمية على ضرورة توفير المياه الصالحة للشرب لكل سكان المنطقة وخاصة إقليم اتشيه بإندونيسيا والساحل الشرقى من سريلانكا. وبالرغم عن عدم الإبلاغ عن إنتشار أى وباء حتى الآن فيؤكد الخبراء أن نحو ١٥٠ ألف شخص معرضون لخطر داهم إذا إنتشرت الأوبئة فى المناطق المنكوبة. كما أعرب نائب الرئيس الإندونيسى چوسوف كالا عن قلقه من إرتفاع حجم خسائر الزلزال وقال نخشى إنتشار الأوبئة والأمراض فى غضون أيام قليلة ويعد وباء الكوليرا من أخطر الأوبئة التى نخاف أن تنتشر نتيجة لتلك الكارثة المروعة وعلى الرغم من مساهمات جميع دول العالم إلا أن بلاده فى حاجة إلى مزيد من التجهيزات وأدوات الإنقاذ للمساعدة فى التصدى لآثار هذا الزلزال المروع.

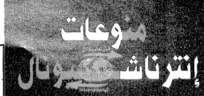
جهود الإغاثة لضحايا "تسونامى"

هناك العديد من الدول الأجنبية والعربية أيضاً قدمت التبرعات والمساهمات من أجل منكوبى الطوفان مثل أمريكا وروسيا واليابان التى أبدت إستعدادها تجميد ديون الدول المتضررة وفرنسا التى أرسلت طائرة نقل عسكرية محملة بمواد لتطهير المياه والهند حيث أن الحكومة الهندية رفضت تلقى معونات خارجية مؤكدة أن لديها "الموارد الكافية" لتوفير مواد الإغاثة الذى لم يشهد العالم مثيلاً له منذ عام ١٩٠٠ بل وأرسلت سبع سفن بحرية بينها مستشفى عائم إلى جنوب شرق سريلانكا على الفور لتشارك أيضاً فى جهود الإغاثة ومن أبرز الدول العربية دولة المملكة العربية السعودية التى بلغت حصيلة الحملة الخيرية التى قامت بها عبر التليفزيون يومى الخميس والجمعة (٦، ٧ يناير) فقط نحو ٣٠٨ مليون ريال سعودى أى ما يعادل ٨٢ مليون دولار ... وغيرها من المجهودات من جميع دول العالم.



مصابون من جراء موجات المد العاتية يرقدون على الأرض فى مستشفى عسكرى بإقليم اتشيه الاندونيسى

تعد الكارثة التى حلت بجنوب آسيا هى أبشع الكوارث الطبيعية على الإطلاق وكانت الخسائر فادحة ولم يتمكن أحد من تقييمها حتى الآن ... فتسونامى لن يكون آخر الكوارث الطبيعية وأفدحها. وعلى العالم أجمع أن يتحدوا ويستعدوا بإجراءات تحمى الطبيعة وثرواتها وتضمن عدم وقوع خسائر بشرية بهذا الحجم ... إننا يجب أن نغير من أنفسنا لأن كارثة الطوفان فى آسيا لم تكن سوى تحذير من الله عز وجل وهو أرحم الراحمين.



لم يعش من لا ماضي له

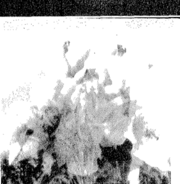
يعيش الماضي عمراً أطول مما يعيش صاحبه ويعيش الإنسان ويموت ويبقى ماضيه ويبلى الجسد في قبره ولا يبلى ماضيه أبداً بل ينمو ويكبر ويثمر .. صاحب الماضي لا يموت ومن لا ماضي له لم يعش أبداً.

رقماً قياسياً في إلقاء النكت على مدى ٦٥ ساعة!!!

الفنان الكولومبي خوسيه أوردونيز حقق رقماً قياسياً عالمياً على الهواء مباشرة بعد أن إستمر في إلقاء النكات على مدى ٦٥ ساعة متواصلة وشملت ٩ آلاف نكتة ولم يتوقف مستمعوها عن الضحك لمدة يومين ونصف اليوم.

قضية كلب وقطة أمام المحاكم الأسترالية!!!

تنظر حالياً إحدى المحاكم الأسترالية في قضية كلب في بلدة بالمين الأسترالية وتتعلق القضية بمطاردته لقطة وعض ذيلها وقد فجر هذا النزاع القانوني حملة واسعة بعنوان "إنقذوا الكلب بوب" مما أدى إلى إنقسام البلدة لمعسكرين إحدهما مؤيد للكلب والآخر متعاطف مع القطة خاصة بعد قرار المجلس المحلي بإعتبار الكلب بوب خطيراً وإجباره على إستخدام كمامة على فمه وحبسه بموجب قانون الحيوانات الأليفة ويهدد حالياً محامي الطرفين بإحالة القضية إلى المحكمة الأسترالية العليا.



التلوث الجوي يهدد الحياة البحرية!!

نشرت إحدى المجلات العلمية مؤخراً تحذر من أن التلوث الجوي يؤثر على المياه ويهدد بعض الكائنات البحرية .. فقد أوضح العلماء أن البحار إمتصت حوالي ٥٠٪ من ثاني أكسيد الكربون الذي تسبب فيه الإنسان على مدى ٢٠٠ سنه وقد تسبب التركيز الشديد لثاني أكسيد الكربون في البيئة البحرية في تغيير الخصائص الكيميائية لمياه البحر وذلك لعدم قدرة بعض الكائنات على تكوين القواقع التي تحميها حيث تتركز نسبة ثاني أكسيد الكربون في الطبقات العليا من المياه.

إبتكارات أغرب من الخيال

- أحذية تكبر مع نمو الطفل

إبتكرت ألمانيا أحذية قابلة للمط مع تغيير مقاس قدم الطفل بالنمو .. مصنوعة من البلاستيك المطاط وبمجرد الضغط على زر خاص بجانب الحذاء يتمدد بما يناسب حجم القدم.

- منزل من الكارتون:

في اليابان تم تصميم منزل من الكارتون للأطفال المشردين .. يمكن طيه ويشغل مساحة ضئيلة ويناسب الجمعيات الخيرية.

- ثوب من الحشائش:

في نيوزيلندا إبتكر علماء الزراعة ثوباً من الحشائش للمناسبات الرسمية .. يحتاج إلى سقاية منتظمة وتسميد للحفاظ على جودته.

عدد الحيوانات المنزلية تجاوز عدد الأطفال في إيطاليا

في تقرير نشره المعهد القومي الإيطالي للإحصاء ذكر أن عدد الحيوانات المنزلية في إيطاليا خلال عام ٢٠٠٤م تجاوز عدد الأطفال بفارق كبير فبلغ عدد الكلاب والقطط المنزلية ١٤٥ مليون مقابل ٨ ملايين و ٢٠٠ ألف طفل يعيشون في المنازل ... وأضاف التقرير أن الإيطاليين أنفقوا على هذه الحيوانات طوال العام حوالي ٥ مليار يورو وحصل منها الأطباء البيطريون على مليار و ٦٠٠ مليون يورو.

إنتبه جيداً من الكوارث البيئية المستقبلية!!!

* ٢,٣ مليون شخص في أكثر من ٥٠ دولة سوف يعانون من نقص حاد في المياه بسبب الجفاف عام ٢٠٢٠م.
* عام ٢١٠٠ سترتفع درجة حرارة الأرض بمعدل يتراوح بين ١,٤ إلى ٥,٨ درجة مئوية.
* منطقة الكاريبي والمحيط الهادي معرضة للغرق في عام ٢١٠٠ بسبب إرتفاع مستوى البحار ٣ بوصات.
* منطقة جنوب آسيا مهددة بالجفاف خلال السنوات العشر القادمة.

عشر نصائح من أجل حياة أفضل في العام الجديد

هناك أكثر من عشر نصائح وطرق يتعين على الإنسان أن يتبعها خلال عام ٢٠٠٥م إذا أراد أن ينهي عامه الجديد وهو أفضل حالاً مما كان عليه العام الماضي:

١- أن تتبع نظاماً غذائياً صحياً بحيث تبعد عن عادات الأكل السيئة التي تتسبب في إصابة المرء بالأمراض.
٢- أن تقضي وقتاً أطول مع أسرتك لتدعيم الروابط والعلاقات الأسرية.
٣- البعد عن العادات الذميمة مثل مثل "لعب القمار".
٤- أن تمارس مزيداً من التمارين الرياضية حي تتمتع بالحيوية.
٥- أن تعالج أوجه القصور في أسلوب تعاملك وأن تقوم أخلاقياتك.
٦- أن ترشد نفقاتك بحيث تدخر جزءاً من مالك.
٧- أن تقرر الإقلاع عن عادة التدخين السيئة تماماً إذا كنت من المدخنين.
٨- أن تتوقف عن تناول الكحوليات إذ كنت من مدمني هذا الداء.
٩- أن تعرض نفسك للشمس للإستفادة من بعض الأشعة الضرورية للإنسان.
١٠- أن تعطي لنفسك قدراً من الراحة من العمل وأن تستمتع بأجازة أطول.

دنيا المرأة

★ نصائح ذهبية

١- للحصول على وجه لامع إتبعي الآتي:
نصف معلقة ردة- نصف ملعقة عصير برتقال - نصف ملعقة صبغة جاوى - زلال بيضة
الطريقة: تخفق جميع المقادير السابقة ثم توضع على الوجه من ٣٠- ٤٠ دقيقة وتغسل بالماء الدافئ ثم الماء البارد.

٢- وأفضل طريقة لترطيب البشرة هي تنظيفها بحمام بخار مضاف إليه أعشاب عطرية ثم ضعي بعد ذلك قناعاً مكوناً من ملعقتين من العسل الأبيض وملعقة من اللانولين وصفار بيض وطين فخار ومقدار من عصير التفاح وتخلط المقادير جيداً حتى يتكون عجينة ثم توضع على الوجه والعنق ويزال القناع بعد ربع ساعة بماء بارد ثم يدهن الوجه بماء الورد المضاف إليه الجلسرين.

٣- للتخلص من القشرة التي تهدد شعرك قومي بدهن شعرك بعصير الليمون مرتين في الأسبوع فهو يطهر فروة الرأس ويضيق المسام على الغدد الدهنية فتحد من إفرازتها وبذلك تزول القشرة من الشعر.

★ كيف تجتنبي مرض الضغط

١- عدم الإكثار من تناول الطعام والمحافظة على الوزن المناسب.
٢- الإبتعاد عن تناول الملح والقهوة والشاي والكحول.
٣- أكثري من تناول الخضروات الطازجة.
٤- الإقلال من الدهون والبروتين الحيواني.
٥- الإكثار من تناول الثوم.
٦- الإنتظام في ممارسة الرياضة وخاصة رياضة السير وتمرينات التنفس العميق.

★ لك يا سيدتي: طرق للحفاظ على شعرك من التساقط.

١- حرق جذور نبات البوص بقشرها وتسحق ثم تعجن مع حناء ويطلى الشعر بالخليط الناتج.
٢- عصارة ورق الريحان يقوي الشعر.
٣- إذا دلكت فروة الرأس بعصير البصل أو زيت الزيتون دلكاً جيداً يمنع سقوط الشعر.
٤- تغلى كمية من نبات الجميزة ثم تصفى ويدلك بها فروة الرأس.
٥- يطبخ السلق ثم يوضع فيه الخردل ويغسل به الشعر.

★ كيف تقومين بتقوية شعرك

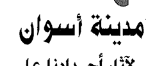
- تغذية الشعر

ينصح الأخصائيون بعناية الشعر بطريقة طبيعية وسحرية وذلك بعمل خليط من البيض والدوم إن هذا الخليط يقوي الشعر المتعب والضعيف.
يضرب صفار بيضتين مع ملعقة كبيرة دوم وملعقة زيت زيتون أو زيت خروع مع الشعر الطويل تضاف ملعقتين بوضع هذا الخليط فوق الشعر الجاف ويلف ببشكير ساخن لمدة تتراوح بين ١٥و٣٠ دقيقة ثم يغسل بالشامبو ويشطف.

★ كيف تفسر أحلامك؟

أم الإنسان في المنام: تدل على الغنى بعد الفقر أو الفقر بعد الغنى
الجبل: ملك أو سلطان قاسي القلب قاهر أو رجل ضخم على قدر الجبل وعظمته وطوله وقصره وعلوه
الجليد: يدل على ذهاب الهموم والغموم وإرغام الأعداء والحساد
زبيب: هو في المنام رزق نافع من أي جنس كان أو لون
الفيل: ملك ضخم أو رجل ملعون.
مسامير: هي في المنام رجل يؤلف بين الناس في المودة.
مزمار: من رأى أن ملكاً أعطاه مزماراً نال ولاية إن كان أهلها وفرجاً إن لم يكن من أهلها ومن رأى أنه يزمر ويضع أنامله على ثقب المزمار فإنه يتعلم القرآن ومعانيه ويحسن قراءته.
الفأس: تدل رؤيته على الإعانة والرزق.
شقة: من رأى في المنام أنه يشتري شقة فإنه يسافر سفراً بعيداً.
صخر: الصخور الميتة المقطوعة الملقاه على الأرض تدل على الموتى لإنقطاعها من الجبال الحية المسبحة وتدل على أهل القساوة والغفلة والجهالة وقد شبه الله تعالى بها قلوب الكفار والحكماء.

مـزارات لهـا تـاريـخ



مدينة أسوان

بقلم/ أمل شحاته

إعتباراً من هذا العدد يسعدنى أن أقدم فى هذا الباب شرح وافى لآثار أجدادنا على مر العصور وسوف نبدأ بمدينة أسوان بمصر العليا.

مدينة أسوان القديمة كانت تقع جنوب غربى موقعها الحالى، يحدها النيل من جهة والصخور الجرانيتية من جهة أخرى، وتشغل منحدر الجبل، وسبق تدمير المدينة فى عصر الغزو العربى وفقدت الكثير من مساحتها نظراً لنطاق السور الذى أقامه العرب على بعد ٣٠٠ م، والأسوار شيدت بالكامل من الأحجار الجرانيتية، فحينما تمر غرب أسوان أو فى الطريق لجزيرة فيلة تندهش لرؤية هذا السور الطويل الذى أحيطت كل جوانبه بالحصون والأبراج المربعة، ومن أكثر المناظر ندرة فى مصر منظر أنقاض المبانى التى تحتل جزء من أسوان بالقرب من النهر، ومشهد أشجار النخيل الكثيرة التى تخرج من صخور الجرانيت.

* عرفت أسوان فى النصوص المصرية القديمة بإسم "Swnw" بمعنى السوق أو مركز التبادل التجارى لأنها كانت تلعب هذا الدور بين شمال وادى النيل وجنوبه.

وعرفت فى القبطية بإسم «سوان» وأضيفت إليها الألف لتصبح «أسوان» فى العربية

ويوجد بها العديد من المزارات الهامة مثل:

جزيرة فيلة

تقع الجزيرة جنوبى أسوان بالقرب من الجندل الأول بين خزان أسوان القديم والسد العالى، ويبلغ طولها من الشمال للجنوب ٤٦٠م وعرضها من الشرق للغرب ١٥٠م.

* تعد «جزيرة فيلة» من أروع جزر مصر العليا فقد حملت طابع الحضارات الثلاثة المصرية واليونانية والرومانية، وكانت من أكبر المراكز الدينية فى مصر القديمة.

* أطلق على الجزيرة العديد من الأسماء التى تتفق مع الطابع المقدس لها ومنها «القبر المقدس»، «الجزيرة المقدسة» و«حصن الجنوب» لوقوعها على حدود مصر الجنوبية.

* فى العصر اليونانى والرومانى أطلق عليها إسم «فيلى» بمعنى الصديقة وفيلاى بمعنى الصديقات أو الحبيبات.

* وفى العصر القبطى أطلق على الجزيرة إسم «بيلاخ» وتعنى فى اللغة القبطية الركن أو النهاية نظراً لموقع الجزيرة فى الطرف الجنوبى لمصر، أما فى العصر الإسلامى عرفت بـ« بيلاق ».

إتجه البطالمة فى العصر اليونانى لإقامة سلسلة من المعابد بالجزيرة أهمها:

١) معبد الإلهة إيزيس

وضع الإسكندر الأكبر تصوراً لمخطط المعبد وبدأ فى بنائه فى عهد الملك بطليموس الثانى وإكتملت جميع تفاصيله فى عهد بطليموس الثالث (٢٤٧ - ٢٢١ ق.م). خصص المعبد لعبادة الإلهة إيزيس وهى زوجة أوزوريس وأم حورس فقد كانت تخلد على أنها حامية الأحياء والموتى ورمز للأمومة والعطاء، وكانت محبوبة من قبل المصريين وإنتشرت عبادتها فى العصرين اليونانى والرومانى، وهو المعبد الرئيسى فى الجزيرة.

مخطط المعبد

يتكون المعبد من الصرح الأول «الواجهة» ويتقدمه مسلتان من الجرانيت الوردى وغطيت بكتابات إغريقية، وأمام الصرح يوجد أسدان رابضان من الجرانيت الوردى يرجع تاريخهما للعصر الرومانى، ويلى الصرح فناء أمامى كبير يوجد فى الغرب منه بيت الولادة «كرس لعبادة الأم إيزيس والطفل حورس» بناه بطليموس الثامن

نمت فكرة إنشاء بيت الولادة فى المعابد مع إنتشار العقيدة الأوزورية وشيوعها فى مصر وشيد لكى يحافظ على الإله حورس الذى كان لزاماً عليه أن يقاتل أعداءه بعد مقتل أبيه، لذا كان ينظر إليه كنموذج يتبناه الملوك الفراعنة كمانح للشرعية والنظام والحياة، فأسطورة أوزوريس وجهت إهتمامها إلى موته وبعثه من جديد وقد نشأ بيت الولادة لكى يؤكد فكرة البعث وضماناً لتجديد الحياة مرة أخرى فمنذ العصر البطلمى كان يكرس للطفل حورس مبنى منفصل بجوار المعبد يطلق عليها الماميس أو بيت الولادة تصور على جدرانه الولادة المقدسة للطفل حورس.

يوجد فى الجانب المقابل لبيت الولادة من الفناء الأمامى ممر معمد وهذا الفناء يقود للصرح الثانى الذى بناه بطليموس الثانى عشر وخلف البوابة توجد صالة عرضية (بهو أعمدة) بها ١٠ أعمدة ويليها قاعة بها غرف صغيرة بالقرب منها فناء داخلى ومنها إلى سلم يقود للسطح حيث المقصورة الأوزيرية يليها ثلاث غرف أخرى داخلية صغيرة تقع وراءها غرف مظلمة تؤدى لمحراب يصل إليه الضوء عن طريق نافذتين صغيرتين.

٢) جوسق تراجان:

أطلق عليه العديد من المسميات مثل الجوسق أو الكشك وفراش فرعون ويقع شرق معبد الإلهة إيزيس.

خصص المبنى للإمبراطور تراجان لأداء الطقوس الخاصة بالإلهة إيزيس عندما يصل تمثالها للجزيرة أو يغادرها.

وصف المبنى

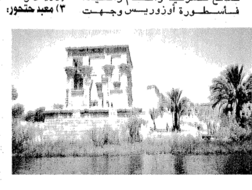
عبارة عن غرفة مستطيلة محاطة بـ١٤ عمود بتيجان مزخرفة بنقوش من الزهور والنباتات والرسوم الجدارية بها نقوش للإمبراطور تراجان يحرق البخور أمام أوزوريس وإيزيس ويقدم النبيذ لإيزيس وحتحور.

٣) معبد حتحور:

معبد صغير يوجد شرق معبد إيزيس، ويرجع بناءه لعصر بطليموس الثامن وأعيد بناءه فى عصر الإمبراطور أغسطس، وكرس لعبادة حتحور.

وصف المعبد

عبارة عن صالة ودهليز أمامى وعدد من الحجرات المحطمة الآن وفى الطرف الشرقى باب يقود لدهليز حيث يرتكز السقف على عمودين.



ومن أهم المزارات الموجودة فى مدينة أسوان **معبد كلابشة** حيث يعد من أكبر المعابد الصخرية المشيدة فى بلاد النوبة السفلى ويبعد عن أسوان بحوالى ٥٧ كم، وبنى فى عصر الدولة الحديثة فى عهد الملك أمنحتب الثانى إبن تحتمس الثالث الذى عرف بكثرة إنشاءاته فى النوبة فى القرن ١٥ ق.م.

مخطط المعبد:

يتوسط الصرح بوابة كبرى ينتهى الزائر من مدخلها إلى فناء المعبد فلا يكاد يجتازه حتى يصل إلي بهو الأعمدة ومنه إلى قدس الأقداس، وهو الصالة الرئيسية التى توجد بها تماثيل الآلهة المعبودة فى ذلك المعبد ويوجد بها المذبح الخاص بتقديم الأضحيات، وحول كل ذلك ممر حفر فى جزئه الجنوبى بئر مستدير به درج ينتهى إلى قاعة وفى الجنوب الغربى من البناء يوجد بيت الولادة بنى فى عهد بطليموس التاسع.

فى الجانب الشمالى الغربى من مدينة أسوان يقع بئر مستدير متسع عرف بمقياس النيل ومحفور عليه سطور تتباعد فيما بينها بمقدار ذراع وعندما يصل الماء للبئر عن طريق قناة تحت الأرض يعرف أهل البلد مقدار زيادة النيل أو نقصانه من خلال عدد العلامات التى تغطيها المياه أو تتركها مكشوفة وهى تبين مقدار فيضان النهر أو إنخفاضه، وكان لا يزال باقياً حتى القرن الـ٤ق.م وإختفى الآن تحت الأنقاض المتراكمة للمدينة المصرية .

جزيرة النباتات

عرفت بإسم جزيرة كيتشنر حيث كان بستانى متحمس حول بيته فى الجزيرة لحديقة نباتات وإستورد العديد من النباتات التى إزدهرت فى مناخ أسوان ولا تزال حتى اليوم الجزيرة جنة ممتلئة بالأشجار المظللة والنباتات الفريدة النادرة.

ونصل للجزيرة عن طريق قارب من كورنيش النيل فى أسوان.

***

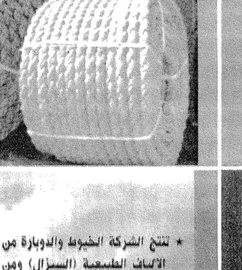
شركة القناة للحبال

ومنتجات الألياف الطبيعية والصناعية
إحدى شركات هيئة قناة السويس
ببورسعيد

* تأسست وبدأت إنتاجها عام ١٩٦٢، وهى أكبر منتج لجميع أنواع الحبال من الألياف الطبيعية أو من الألياف الصناعية فى منطقة الشرق الأوسط.
* جميع منتجات الشركة حاصلة على علامة الجودة.
* تنتج الحبال من الألياف الصناعية من البولى بروبلين أو البولى إثيلين أو البولى أميد (نايلون) :-
  - مجدولة ثلاث فروع أو أربع فروع من قطر ٦ مم حتى قطر ٤٠ مم محيط ٥ بوصه.
  - حبال مضفورة ثمانى فروع من قطر ٢٤ مم حتى قطر ١٢٦ مم محيط ١٧ مم بوصه.

لكافة الأغراض الصناعية والبحرية وأعمال البترول البحرية والبرية ورباط السفن والقطر.

* تقوم الشركة بإجراء كافة أنواع اختبارات الجودة ويمكن إصدار شهادة تفتيش دولية معتمدة من اللويدز أو أمريكان بيرو حسب رغبة العميل.
* **تنتج الشركة الحبال من السيزال والمانيلا المجدوله ثلاث فروع أو أربع فروع والمعالجة للأغراض البحرية من قطر ٦ مم حتى قطر ٤٠ مم محيط ٥ بوصه لجميع الأغراض البحرية والصناعة والزراعية والنقل البرى.**





* تنتج الشركة الخيوط والدوبارة من الألياف الطبيعية (السيزال) ومن الصناعية (البولى بروبلين والبولى إثيلين) للأغراض الزراعية والتعبئة والتغليف وكبس بلات قش الأرز.
* تنتج الشركة الأجولة البولى بروبلين لتعبئة السكر والدقيق والأجولة اللينو لتعبئة الحاصلات الزراعية.
* **منتجات الشركة تغطى إحتياجات السوق المحلى، كما تصدر للأسواق العالمية.**

رئيس مجلس الإدارة
مهندس/ سيد أمين منتصر

العناوين

الإدارة والمصانع: المنطقة الجمركية ببور سعيد ت: ٢٢٠٤٢٧ - ٢٢٠٤٢٨ فاكس: ٢٣٩٥٤١
مصنع الرسوة: أول طريق بور سعيد الإسماعيلية الصحراوى ت: ٢٢٤٦٧٠
فرع المبيعات بالقاهرة: ٤ ش محمود طلعت - مدينة نصر
ت: ٤٠٣٦١٧٢ / ٤٠٢٠٤٧٣ - ٤٠٢٠٤٧٣ فاكس: ٢٦٣٣٤٣٢
المعرض بالقاهرة: ٧ ش عبد الخالق ثروت ت: ٥٧٨٨٣٥٢
فرع مبيعات الإسكندرية: ١٢٧ شارع المكس ت: ٤٤١٢١٢٨
مخازن كفر سعد: ٦٠٧٦٧

محمد الديب

رئيساً لمجلس إدارة الإتحاد المصرى لصيد الأسماك وعضواً بمجلس إدارة الإتحاد الإقليمى للجمعيات والمؤسسات الخاصة بالإسكندرية

أصدر الدكتور/ أنس الفقى وزير الشباب والرياضة قراراً بتشكيل الإتحاد المصرى لصيد الأسماك برئاسة اللواء أ.ح/ محمد الديب والدكتور مهندس/ نادر فضلى وكيلاً والمحاسب/ سعيد المغربى أميناً للصندوق وعضوية كلاً من السادة المهندس/ علوى عبد العزيز والمهندس/ وفدى إسحاق والمهندس/ حسين صدقى والمحاسب/ ناجى مدور.

كما عقدت الجمعية العمومية العادية للإتحاد الإقليمى للجمعيات والمؤسسات الأهلية بالإسكندرية يوم الجمعة ٢٠٠٤/١٢/٢٤ حيث أجريت الإنتخابات لتشكيل مجلس الإدارة حيث فاز كلٍ من السادة:

اللواء/ عصام رشدى واللواء أ.ح/ محمد الديب والأستاذ/ أحمد صالح والأستاذ/ أحمد زقيلح والأستاذ/ حسن حواس والأستاذ/ حسن أباظة والأستاذ/ حمدى عمارة والأستاذة/ زينب محرم والأستاذ/ سيف الدين قبارى والأستاذ/ طارق الفولى والأستاذة/ عايدة نور الدين والأستاذ/ محمد عبد الواحد والأستاذ/ محمد المتبولى والأستاذ/ مصطفى نوفل والأستاذ/ نبيل إسكاريوس.

وقد أقيمت بهذه المناسبة حفل تكريم للسادة الفائزين يوم الإثنين ٢٠٠٤/١٢/٢٧ بحضور السيد الأستاذ/ علاء عبد الخالق وكيل وزارة الشئون الإجتماعية ومدير مديرية الشئون الإجتماعية بالإسكندرية.

وتنتهز أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال هذه الفرصة لتهنئة الجميع داعين الله لهم بالتوفيق لتحقيق الأهداف المنشودة.

فى الإحتفال الذى أقيم بالكنيسة المرقصية بمناسبة عيد الميلاد المجيد حضره عدد كبير من الشخصيات العامة وكان فى إستقبالهم أسقف الخدمات والقمص شاروبيم الباخومى والدكتور عيسى جرجس سكرتير عام المجلس المحلى وحضرت الحفل السيدة النائبة وداد شلبى، وفى الصورة الشاعر نشأت الأغا.





اللواء/ عاصم السيد أحمد وأسرة المجلة يهنئون زميل العمر الأستاذ جورج زغيب بإستراليا وأسرته بالعام الجديد أعاده الله عليهم جميعاً بخير





محمد خالد همام

ملك محمد إسحاق

منار محمود

عيد ميلاد سعيد







إيمان محمد

مؤمن محمد

جهاد عبد الستار

جابر مصطفى

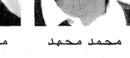


تم بحمد الله زفاف الأستاذ عمرو على على الآنسة دعاء أحمد وألف مبروك











أميرة فتح الله

محمد محمد

محى محمد

ولاء عبد العال
ألف مبروك



كليوباترا نافيجيشن لاين
CLEOPATRA NAVIGATION LINE
عبارة القرن الحادى والعشرين
ولؤلؤة البحر الأحمر
كليوباترا ١
السطح
مطعم الدرجة الثانية
CLEOPATRA LINES
صالون V.I.P
مطعم الدرجة الأولى
الدرجة الأولى الممتازة
كافتيريا الدرجة الأولى
بولمان
الوكيل العام بجمهورية مصر العربية
شركة يارا للسياحة والبواخر
٣٨ شارع صبرى أبو علم ميدان طلعت حرب - القاهرة
الوكيل العام بالمملكة العربية السعودية
زهرة الزرقاء للسفريات والتوكيلات الملاحية
سفنكس للتوكيلات الملاحية
SPHINX SHIPPING AGENCIES
ص.ب ١٣٢٤ - بورسعيد
E. mail sphinx @ port - said . com